

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

LUCAS DA SILVA

**PORTO LIVRE: UMA ALTERNATIVA POSSÍVEL PARA A GESTÃO PORTUARIA
NO BRASIL?**

**CRICIUMA
2016**

UCAS DA SILVA

**PORTO LIVRE: UMA ALTERNATIVA POSSÍVEL PARA A GESTÃO
PORTUARIA NO BRASIL?**

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

Orientadora: Prof.^a Dra. Natália Martins
Gonçalves, PHD.

CRICIÚMA

2016

LUCAS DA SILVA

**PORTO LIVRE: UMA ALTERNATIVA POSSÍVEL PARA A GESTÃO
PORTUARIA NO BRASIL?**

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

Orientadora: Prof.^a Dra. Natália Martins
Gonçalves, Phd.

Criciúma, 21 de Junho de 2016.

BANCA EXAMINADORA



Prof.^a Dra. Natália Martins Gonçalves – UNESC - Orientadora



Prof. Júlio César Zilli – Mestre – UNESC - Examinador



Prof. Dino Gorini Neto - Mestre – UNESC - Examinador

CRICIÚMA

2016

Dedico este trabalho a toda minha família, em especial a minha mãe que se não fosse por ela não teria chegado até aqui e aos demais amigos e colegas que sempre estiveram ao meu lado.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado força e sabedoria a cada dia, permitindo que enfrentasse todos os desafios e obstáculos desta caminhada até aqui.

Aos meus pais que sempre me apoiaram e acreditaram nos meus sonhos e me incentivaram nesses anos de faculdade, por eles nunca terem desistido de mim e por sempre estarem ao meu lado.

Aos meus colegas da universidade que sempre estiveram comigo nesses anos nos momentos de alegria e tristezas e fizeram os meus dias de aula cada vez melhores.

Aos meus amigos que sempre me apoiaram e entenderam minha ausência ao decorrer desse estudo.

Agradeço a minha professora orientadora Natália Martins Gonçalves pela sua experiência e dedicação, por ter me dado apoio e ensinado muitas coisas importante que levarei para vida toda e por ter feito deste trabalho um grande aprendizado para minha carreira.

Agradeço aos professores do curso de comércio exterior que compartilham seus conhecimentos e se dedicando a nos ensinar, em especial ao professor Júlio Cezar Zilli por ter contribuído pela estrutura deste estudo e pela amizade em sala de aula, a professor Maria Helena e Isabel de Souza por nos ensinar a pratica de comércio exterior e a todos os outros que passaram pelo curso nesses anos.

Por fim agradeço a todos que de alguma maneira contribuíram comigo na minha trajetória, nesse trabalho e pela realização de mais uma fase de minha vida.

**“Minha grande preocupação não é se
você falhou, mas se está contente com
sua falha. ”**

Abraham Lincoln

RESUMO

SILVA, Lucas da. **Porto livre: uma alternativa possível para gestão portuária no Brasil?**. 2016. 124 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

O sistema de transporte marítimo brasileiro vem crescendo nos últimos anos, sendo meio mais utilizado para as importações e exportações, mas os portos brasileiros sofrem com uma má infraestrutura e pouca eficiência, necessitando de maior flexibilidade na gestão e na logística portuária. Nesse sentido o estudo visa analisar o regime de porto livre como uma alternativa para gestão portuária brasileira. Para chegar nos objetivos definidos, a pesquisa foi classificada como descritiva e exploratória gerando conhecimento dos fatores, quanto aos meios de investigação foi definido como bibliográfica e de campo. O plano de coleta de dados da pesquisa foram identificados por meios secundário e primários sendo utilizado fontes biográficas, artigos e sites oficiais. A análise dos dados foi desenvolvida por abordagem qualitativa. Com os resultados da pesquisa percebemos a eficiência de um regime de porto livre e os benéficos que ele pode trazer para o sistema portuário, onde o Brasil tem condições para receber esta gestão, porem algumas diretrizes precisam ser transformadas para com que a infraestrutura e capacidade dos portos do país sejam uma alternativa desta nova gestão.

Palavras-chave: Sistema de transporte marítimo. Logística portuária. Porto livre.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Portos brasileiros.....	27
Figura 2 - Evolução das exportações por via marítima	40
Figura 3 - Evolução das importações por via marítima.	40

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Movimentação portuária brasileira.	29
Tabela 2 - Resumo movimentação de carga no porto de Santos.....	31
Tabela 3 - Modelos de carga do porto de Montevideú	34

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fatores externos de logística internacional.	20
Quadro 2 - <i>Inconterms</i> utilizados no comércio exterior	24
Quadro 3 - Portos organizados delegados.....	27
Quadro 4 - Portos públicos administrados por companhias docas.....	28
Quadro 5 - Vantagens e desvantagens do modal rodoviário.	36
Quadro 6 - Vantagens e desvantagens do modal ferroviário	37
Quadro 7 - Serviços utilizados no modal aéreo	38
Quadro 8 - Vantagens e desvantagens do modal aéreo.	38
Quadro 9 - Vantagens e desvantagens do modal Marítimo.	39
Quadro 10 - Órgãos governamentais	41
Quadro 11 - Definição dos livros base	45
Quadro 12 - Plano de coleta de dados	45
Quadro 13 - Sínteses do procedimento metodológico	46
Quadro 14 - Modelos de gestão portuária	53
Quadro 15 - Organização e distribuição dos Portos brasileiros.....	54
Quadro 16 - Questionário aplicado ao Porto Livre	58
Quadro 17 - Análise de ajustes para impletação do Porto livre no Brasil	61

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANP Administración Nacional de Puertos
ANTAQ Agência Nacional de transporte aquaviário
APP Administração do Porto de Paranaguá
APPA Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
APSFS Porto de São Francisco
CCI Câmara Internacional do Comércio
CCPM Comitê de Qualidade do Porto de Montevideo
CENNAVE Centro de Navegações;
CFR Cost and Freight
CIF Cost, Insurance and Freight
CIP Cost and Insurance Paid To
CNI Confederação nacional da indústria
CODEBA Companhias docas do estado da Bahia
CODESA Companhia docas do Espírito Santo
CODESP Companhia Docas do Estado de São Paulo
COFINS Contribuição para o financiamento da Seguridade Social
CONMO Controle Marítimo;
CPT *Carriage Paid To*
DDP *Delivered Duty Paid*
DDU *Delivered duty unpaid*
DEQ *Delivered ex-quay*
DES *Delivered Ex-ship*
DMM Departamento da Marinha Mercante
DP Departamento dos Portos
EXC *Ex-Works*
FAS *Free Alongside the Ship*
FCA *Free Carrie*
FMM Fundo da Marinha Mercante
FOB *Free on Board*
IMO *Interbarional Maritime organization*

ISM Code *International Safety Management Code,*
JAPI Junta Administrativa do Porto de Itajaí
MEF *Ministerio de Economía y Finanzas*
MERCOSUL Mercado Comum do Sul
MT Ministério dos Transportes
OGMO Órgão Gestor da Mão-de-Obra
OMC Organização Mundial do Comércio
ONU *Organização das Nações Unidas*
REIDI Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura
STA Secretaria dos Transportes Aquaviários
TEU'S *Twenty equivalent unit*
TM Tribunal Marítimo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	16
1.2 OBJETIVOS	17
1.2.1 Objetivo geral	17
1.2.2 Objetivos específicos	17
1.3 JUSTIFICATIVA	18
2 FUNDAMENTAÇÃO TEORICA	19
2.1 LOGISTICA INTERNACIONAL	19
2.1 Logística portuaria	21
2.1.2 Inconterms	23
2.2 ADMINISTRAÇÃO PORTUARIA.....	25
2.2.1 Principais portos e suas movimentações	29
2.2.1.1 Porto de Itajaí	29
2.2.1.2 Porto de Santos.....	30
2.2.1.3 Porto de Paranaguá	31
2.2.1.4 Porto de Vitória.....	32
2.2.2 Principais portos do mundo	32
2.2.2.1 Porto de Roterdã	32
2.2.2.2 Porto de Cingapura	33
2.2.2.3 Porto de Shanghai.....	33
2.2.2.4 Porto de Montevideu	34
2.3 INTERMODALIDADE	34
2.4 MODAIS DE TRANSPORTE	35
2.4.1 Modal rodoviário	35
2.4.2 Modal ferroviário	36
2.4.3 Modal aéreo	37
2.4.4 Modal marítimo	39
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	42
3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA	42
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO.....	44
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS	45
3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS	45
3.5 SÍNTESES DO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	46

4 PORTO LIVRE: UMA ALTERNATIVA PARA GESTÃO PORTUARIA BRASILEIRA?	47
4.1 A LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA	47
4.2 COMPARANDO MODELOS DE GESTÃO DE PORTOS do brasil e uruguai	51
4.3 GESTÃO PORTUÁRIA NO MODELO DE PORTO LIVRE: UMA ANÁLISE PARA A VERIFICAÇÃO DA POSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO EM TERRITÓRIO BRASILEIRO	60
4.3.1 Fatores favoráveis e desfavoráveis na aplicação da gestão de um modelo de porto livre	63
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
REFERENCIAS	67
ANEXO(S)	75

1 INTRODUÇÃO

Os maiores volumes do comércio internacional são movimentados por vias marítimas, portanto estes volumes também passam pelos portos. Os principais portos que existem se localizam na Ásia, onde o porto de Xangai movimentou em 2010 em torno de 650 milhões de toneladas e o porto de Hong Kong teve um movimento de 27,3 milhões de TEUs (*twenty equivalent unit*). Na Europa, se destaca no mercado internacional, o porto de Roterdã, que é denominado o maior porto europeu, recebendo a cada ano mais de 35.000 mil navios, movimentando em 2010 cerca de 430 milhões de toneladas. Outros portos internacionais importantes na logística mundial são o de Ningbo, Singapura e o de Nova York (EUA) (COELHO, 2011).

A expansão da globalização dos mercados e das transações financeira e comercial faz com que as diferentes economias exijam das organizações a determinação dos fluxos comerciais de forma mais constante para seus fornecedores e clientes. O intercâmbio internacional e a comercialização de mercadorias entre regiões do Brasil estão crescendo em importância, revertendo-se em núcleos produtivos, criando sustentabilidade em suas atividades (UDERMAN; ROCHA; CAVALCANTE, 2012).

A estrutura portuária é formada por modelos internacionais, nacionais ou locais, sendo que a gestão do porto pode ser público ou privado. O vínculo entre a administração privada e pública é a base da gestão portuária, oferecendo suporte às áreas administrativas, de logística e burocrática, contribuindo principalmente nos processos de cobrança e de contratação (VIANNA, 2009).

A adequação da estrutura portuária brasileira aos padrões de serviços internacionais é necessária para torná-la competitiva frente aos portos internacionais que são uma referência de planejamento e infraestrutura de sucesso. Mas para ocorrer essa mudança precisa ter uma integração da logística do porto para indústria e da indústria para o porto, onde os serviços e produtos são oferecidos em alta qualidade, assim pode haver um processamento de progressão na área portuária (OLIVEIRA, 2000).

A competitividade dos portos brasileiros internamente ainda é um tema pouco questionado, pois geralmente os modelos de gestão utilizados são similares. Em um tempo que a redução de custo é levada mais a sério, distinguir onde se deve investir e qual gestão é a melhor opção para que se possa ter lucro é uma variável importante para ser discutida. O porto livre tem sido um modelo de gestão portuária eficiente, onde compreende a livre circulação de mercadorias dentro dos portos e terminais portuários. As mercadorias estarão isentas dos tributos cobrados enquanto estiverem permanecidos na área aduaneira (ZOTTO, 2015).

Segundo Revista Portuária (2015), estando ciente dos problemas e da má infraestrutura o governo expõe programas com a intenção de diminuir as deficiências do Brasil nas quatro áreas principais que é a logística, saneamento, energia e habitação.

O presente estudo visa analisar o regime de porto livre como uma alternativa para a gestão portuária brasileira, onde este modelo de gestão não está presente em território brasileiro, com o intuito de aprimorar o trabalho nos terminais portuários no Brasil.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

A sociedade da informação e do conhecimento exige que os fluxos de mercadorias e serviços sejam o mais rápido possível. Somado a isso, o crescimento do consumo no mercado interno brasileiro fez com que o sistema portuário aumentasse a sua movimentação. Junto com o crescimento da demanda portuária vieram também uma diversidade de problemas, tais como os atrasos nas entregas, falta de espaço nos portos, rodovias que ligam os portos sem infraestrutura. Essas dificuldades fazem com que empresas e clientes percam dinheiro, pois quanto mais demorada for a entrega, agregar-se-á mais custos ao produto (REVISTA PORTUARIA, 2015).

Para Rodrigues (2011), o porto considerado exemplar é aquele apto a receber os navios de grande porte, alta produtividade, facilidade ao transporte, com maior índice de mecanização, com mínimas falhas a ponto de remover qualquer prejuízo, tendo uma comunicação competente com seus clientes e dirigentes aduaneiros.

Segundo Junqueira (2002), o avanço tecnológico nos portos do mundo impõe ao Brasil a modernização portuária como uma questão prioritária, principalmente na redução dos custos, no aprimoramento de serviços e na apresentação de qualidade.

A quantidade de portos que há no Brasil é considerável para cumprir a demanda que se precisa no comércio exterior, porém, o que causa problema é a má infraestrutura que os portos possuem, a demora para fazer todo desembarço da mercadoria, as complicações de acesso aos portos onde muitos caminhões ficam dias esperando só para conseguir entrar, além da falta das operações de dragagens que faz com que navios de maior porte não cheguem no local de desembarque (BEZERRA, 2013).

Com essa visão que a gestão portuária precisa de uma maior flexibilidade e um diferencial nos serviços prestados, levar em conta uma alternativa para com que os portos possam atender de forma mais rápida e mais barata seus clientes tornara-se o ideal. Com isso pergunta-se: **O regime de porto livre seria uma alternativa possível para a gestão portuária no Brasil?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Analisar o regime de porto livre como uma alternativa para gestão portuária brasileira.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Analisar a legislação portuária brasileira
- b) Identificar modelos de gestão de portos no Brasil;
- c) Descrever a estrutura de um Porto Livre;
- d) Apontar fatores favoráveis e desfavoráveis na aplicação da gestão no modelo de Porto Livre em território brasileiro.

1.3 JUSTIFICATIVA

Este estudo torna-se importante por mostrar a necessidade de inovação aos portos brasileiros, em virtude que o crescimento da competição no comércio internacional está acirrado, propondo assim que os portos modernizem sua forma de gestão e operações tornando-o competitivo e eficiente.

O sistema portuário brasileiro em sua infraestrutura apresenta ao longo dos anos deficiências e problemas que prejudicam sua eficiência e o desenvolvimento econômico do país, tornando necessário buscar o desenvolvimento sustentado da infraestrutura terrestre e aquaviária nos portos do Brasil, assim podendo colaborar com o crescimento e fortalecimento do comércio exterior nacional (TOVAR, FERREIRA, 2006).

O pesquisador busca com esse estudo aprofundar os conhecimentos sobre os portos brasileiros e verificar a importância de uma gestão portuária mais eficiente, pôde-se aplicar toda base que foi aprendida em sala de aula durante o curso de comércio exterior, além de contribuir como objeto de pesquisa para os acadêmicos da universidade, sendo um referencial bibliográfico aqueles que buscam conhecer melhor o assunto.

A pesquisa é viável, pois foi desenvolvida em bases bibliográficas que podem ser acessadas na biblioteca física e virtual: livros, internet, artigos e biblioteca da universidade fazendo com que esse projeto seja viável para o estudo, podendo analisar o conteúdo pré-estabelecido com maior facilidade e disponibilidade de tempo.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEORICA

Segundo Viana (2001), a fundamentação teórica é um procedimento da pesquisa que busca de autores ou entidades publicações que estão ligadas com o tema proposto, tendo maior suporte científico.

Nesse sentido o devido capítulo tem o propósito de fundamentar a pesquisa científica, sendo desenvolvida por meio de artigos, livros, sites oficiais e dissertações com base nos assuntos de logística internacional, modais de transportes e sistema portuário.

2.1 LOGÍSTICA INTERNACIONAL

No cenário mundial da globalização, a logística de transportes tem se tornado importante, com isso eleva o nível de competitividades das empresas no comércio exterior, tornando-se um indicador internacional de desenvolvimento de uma nação, incluindo a sua própria economia (KEEDI, 2001).

Os acordos multilaterais executados na base da Organização Mundial do Comércio (OMC) fortaleceram a expansão do comércio internacional. Os novos mercados encontrados por empresas exportadoras dos países desenvolvidos visam atingir compradores com maior poder aquisitivo. Além disso, as organizações importadoras de países desenvolvidos buscam adquirir produtos de uma qualidade excelente, de custo adequado ao mercado, possibilitando a competitividade da empresa (MACHADO,2005).

A junção do sistema de produção de um país (indústria, pecuária, agrícola, etc.) torna-o competitivo, assim os países que tem seu planejamento de comércio exterior e globalização de produtos mais adequado para o mercado, serão grandemente competitivos, rígidos e concorridos. O comércio internacional acelerou seu crescimento, principalmente o das importações, gerando aumento na demanda por logística internacional, esta é uma área em que o Brasil não investia adequadamente tanto na infraestrutura como no setor burocrático e práticas empresarias. Com o fim do processo inflacionário levou a mudanças na logística empresarial que movimentou as cooperações de clientes e fornecedores na cadeia de suprimentos no meio do conceito de *Supply Chain Management* (LUDOVICO, 2007; FLEURY, 2014).

Mesmo que o sistema logístico eficaz seja relevante para cadeia de suprimentos, é justamente fundamental para a fabricação e comércio internacional, ser bem-sucedido. A logística doméstica está concentrada na realização de atividades de movimentação e armazenagem apoiando a integração da cadeia de suprimentos em um espaço relativamente controlado. A logística internacional apoia as operações em uma diversidade de cenários nacionais, políticos e econômicos, juntamente lida com a evolução de incertezas agregadas a distância, diversidade, demanda e documentações no comércio exterior (BOWESOX; CLOSS; COOPER, 2008).

Existem três fatores externos que são importantes para a intensificação da logística internacional, principalmente os países industrializados conforme demonstra o Quadro 1:

Quadro 1 – Fatores externos de logística internacional

Fatores	Definição
Demanda de consumidores	Satisfazer ou superar a expectativa do cliente se torna relevante no contexto empresarial. O consumidor fica mais exigente com uma maior oferta. As organizações procuram oferecer mercadorias com baixos custos, com padrões de qualidade menores, diversificados graus de customização e disponibilidade para continuar competitiva.
Globalização	Com a globalização se derrubam barreiras geográficas para competir mundialmente. No mesmo instante que surge novos concorrentes de outras nações, novos mercados estão surgindo em contexto a economia do mundo. Capacitar as empresas para receber novos mercados distantes, com menor tempo de entrega do que antes era feito
Competição	O crescimento contínuo da competição entre as organizações torna-se a necessidade de um processo de inovação dentro da cadeia logística de suprimentos. Os fatores que levam a essa competição são o desenvolvimento tecnológico da indústria, aumento no processo de globalização, grandes avanços no campo da informática, capital de risco abundante e surgimento de novos negócios.

Fonte: Rocha (2001, p.33).

No comércio internacional, a sua estrutura está baseada em diversas variáveis, o transporte de bens importados e exportados têm valor importante por intermédio dos modais de transportes, aliados entre qualidade, armazenagem, tempo, movimentação, e preço, realizando o intercâmbio destes bens, desde o ponto de origem até o de destino final (KEEDI, 2004).

A importância do comércio exterior vem crescendo no decorrer dos anos. Isto tem sido feito pelo aumento da globalização de mercados que ativamente em função da concorrência que tem submetido, fez com que as empresas nacionais e internacionais procurassem expandir suas fronteiras. O

comércio internacional de mercadorias tem motivado a internacionalização econômica. O intercâmbio com outros países no setor de serviços vem precipitando esse processo (SOUZA, 2009).

2.1.1 Logística portuária

Um porto é formado por um conjunto de terminais, compartilhando sua infraestrutura com as vias de acesso que facilitam o canal de entrada marítima tais como vias rodoviárias e ferroviárias. Além dos portos encontram-se terminais isolados que basicamente são caracterizados pela movimentação de cargas de intenso volume e pouco valor tais como combustível e minérios. Neles operam o setor privado e o público, sendo os portos o responsável pela maior parte do comércio internacional (SILVA; PORTO, 2003; LACERDA, 2016).

É o porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfico e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções no porto organizado são exercidas de forma integrada e harmônica, pela a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneiras, marítima, sanitária, de saúde e de política marítima (ANTAQ, 2016, p. 01).

De acordo com Vieira (2003), há outros serviços adicionais portuários que um porto pode prestar:

- Serviços industriais (ligado com o navio, carga, veículos terrestres e serviços ambientais).
- Serviços administrativos e comerciais.
- Serviços de logística e distribuição (armazenagem; serviços de informações e EDI – *Electronic Data interchange*; atividade de valor agregado; conexões modais; etc.).

Os portos são pontos de globalização entre as modalidades de transportes terrestre e marítima, como objetivo suplementar e amortecer o impacto do fluxo de carga no complexo viário local, por meio da armazenagem e da distribuição física. São considerados áreas estratégicas para a distribuição e o controle da política tributária nacional (RODRIGUES, 2004).

Figueiredo (2000, p.4), caracteriza a competitividade de um porto eficiente:

Um porto eficiente é aquele que minimiza a permanência do navio. O tempo de permanência do navio é a soma da espera para atracação, tempo de operação e tempo para liberação do navio. A eficiência portuária também é avaliada segundo a performance operacional, a qualidade da infraestrutura existente e o grau de segurança associado à operação. Em geral, utilizam-se indicadores de desempenho para tentar mensurá-la, dentre os quais destacam-se número de movimentos por navio por hora e número de movimentos por área total do terminal.

Segundo Rodrigues (2004), o ideal porto deve ter habilidade de receber grandes navios com variados tamanhos, tendo um grau elevado de mecanização, distribuindo o escoamento ao transporte e elevada produtividade, com menor números de falhas possíveis, sem gerar remoções, proporcionando eficiente comunicação com seus cliente e autoridades aduaneiras tendo elevada integração operacional.

Além dos portos, existem os terminais de uso privado (TUP), que são recintos privados ou públicos, não sendo constituinte do Porto Público, fazem a movimentação e armazenagem de bens destinado ao transporte marítimo ou originários dele, serão apenas permitidos implementar um terminal no interior da área do porto organizado quando o interessado obter dominação do terreno (ANTAQ, 2016).

As redes produtivas estão crescentemente se tornaram dependente do transporte marítimo. Antigamente este meio de transporte era caro e pouco seguro, tendo um elo fraco no sistema de transporte, por entanto nos últimos anos os portos vêm se modernizando e reduzindo o tempo de permanência dos navios e aumentando a capacidade de movimentação dos bens e mercadorias dentro do porto, além de ter mais segurança nas operações, tornando-o o valor do frete mais viável (MONIÉ; VIDAL, 2004).

Segundo Segre (2007), os portos brasileiros estão desorganizados e sofrem com o excesso de burocracia, o que resulta no congestionamento na entrada do porto, tanto os caminhões como navios ficam longos períodos esperando sua liberação, o que acarreta no atraso das cargas no exterior. Isso reduz a competitividade portuária, pois torna a mercadoria mais cara para o comércio exterior.

2.1.2 Incoterms

Para que sejam feitas as vendas e compras internacionais que não usem termos particulares de cada país, criou um conjunto de termos para facilitar o comércio. Esse instrumento foi denominada do *incoterms*, com função de fornecer uma junção de regras internacionais para interpretar os termos mais utilizados no comércio exterior (INCOTERMS, 1995; KEEDI, 2004).

A criação dos *incoterms* surgiu quando a Câmara Internacional do Comércio (CCI) sediada em Paris, observou e vigorou as variadas formas que estavam sendo usadas no comércio exterior. Durante o progresso dos *incoterms* seus processos foram se aperfeiçoando passando por variadas modificações ao longo do tempo, adquirindo novas regras chamada hoje de *incoterms 2000* (APRENDENDO A EXPORTAR, 2015).

Além de ser uns dos instrumentos mais importantes do comércio internacional, os *incoterms* são pouco entendidos. Esta importância está nas vendas e compras que tem seu ponto de entrega da mercadoria, onde deixa a responsabilidade do vendedor e começa a do comprador, por isso deverá ser definido por meio de regras objetivas. Os *incoterms* são definidos por 13 termos, que deverão ser conhecidos de todos que trabalham com o comércio exterior, especialmente as *traders* para que suas vendas possam ser feitas de maneira adequada e possivelmente competitiva (KEEDI, 2004).

De acordo com Brasil (2011), com a publicação do *Incoterms 2010* realizado pela Câmara de Comércio Internacional (*International Chamber of Commerce - ICC*) e com a vigência da Resolução CAMEX nº 21, de 07 de abril de 2011, altera o número de *incoterms* existente, deixando de existir os termos DAF, DES, DEQ e DDU, sendo que os termos extintos não podem mais ser utilizados na importação e no registro de DIs, porém continuam a existir nas consultas, e retificações de declarações e LI's que já estão registradas, com isso surgem a implementação de dois novos termos DAT e DAP passando a lista de *incoterms* ter 11 termos como demonstra o Quadro 2.

Quadro 2—Incoterms utilizados no comércio exterior

Incoterms	Definição
EXW	O vendedor limita-se a colocar a mercadoria à disposição do comprador no seu domicílio, no prazo estabelecido, não se responsabilizando pelo desembarço para exportação nem pelo carregamento da mercadoria em qualquer veículo coletor. Utilizável em qualquer modalidade de transporte. Nota: em virtude de o comprador estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembarço para saída de bens do País, fica subentendido que esta providência é adotada pelo vendedor, sob suas expensas e riscos, no caso da exportação brasileira.
FCA	O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando entrega a mercadoria, desembarçada para a exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local nomeado do país de origem. Utilizável em qualquer modalidade de transporte.
FAZ	O vendedor encerra suas obrigações no momento em que a mercadoria é colocada, desembarçada para exportação, ao longo do costado do navio transportador indicado pelo comprador, no cais ou em embarcações utilizadas para carregamento da mercadoria, no porto de embarque nomeado pelo comprador. Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).
FOB	O vendedor encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembarçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado. Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).
CRF	Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o porto de destino combinado. Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).
CIF	Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado. Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).
CPT	Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o local de destino combinado. Utilizável em qualquer modalidade de transporte.
CIP	Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o local de destino combinado. Utilizável em qualquer modalidade de transporte.
DAT	O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, num terminal de destino nomeado (cais, terminal de contêineres ou armazém, dentre outros), descarregada do veículo transportador mas não desembarçada para importação. Utilizável em qualquer modalidade de transporte.
DDP	O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, no local de destino designado no país importador, não descarregada do meio de transporte. O vendedor, além do desembarço, assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação. Utilizável em qualquer modalidade de transporte. Nota: em virtude de o vendedor estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembarço para entrada de bens do País, este termo não pode ser utilizado na importação brasileira, devendo ser escolhido o DAT ou DAP no caso de preferência por condição disciplinada pela ICC.

Fonte: BRASIL (2011, p.1).

Pelo motivo do desenvolvimento do comércio mundial, a Câmara de Comércio revisa todos os anos os termos que tiveram sido oficialmente utilizados desde 1953. Estas revisões foram revisadas em 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 e recentemente a nova publicação está sendo apontada como *inconterms-2010*, para contratos de negócios e serviços realizados a partir de janeiro de 2011 (LUDOVICO, 2013).

2.2 ADMINISTRAÇÃO PORTUARIA

O sistema portuário no Brasil teve início na época da colonização, onde o transporte marítimo era exercido para o transporte de imigrantes europeus e usada na comercialização de mercadorias entre países e cidades. Dessa forma os portos vêm tendo valor à economia brasileira e para o comércio mundial desde seu primórdio (ROCHA, MORATO, 2008).

No início das movimentações portuárias a responsabilidade era das cidades no qual o porto se instalava. Após a Marinha torna se responsável pelos portos brasileiros, em seguida o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas passa a se responsabilizar pelas instalações portuárias. Assim relacionado aos portos surgem novos decretos entre eles o Decreto 447 de 1846 aprovando o Regulamento da Capitania dos Portos. O decreto 1.746 foi editada em 1869 autorizando a concessão dos portos a atividade privada por 90 anos, dando garantia de 12% ao ano de juros. A diante a Lei 3.314 em 1886 diminuiu este prazo para 70 anos, tendo uma garantia de 6% juros ao ano. As obras portuárias passam em 1903 editada pelo Decreto 4.859, a ser de responsabilidade do governo, podendo disponibilizar à atividade privada por 10 anos. (ARAÚJO *et al.*, 2012).

A Empresa Brasileira de Portos S.A. (Portobrás), administrou o setor portuário brasileiro até a década de noventa por meio dos concessionários privados e estaduais e pela Companhia Docas. Durante essa década introduziu em cada estado um porto organizado, com a proposta eliminar as diferenças inter-regionais. Formando uma totalidade de 36 portos no sistema portuário, cada um com sua política de controle e estagio de infraestrutura (ROCHA; MORATO, 2008).

A Portobrás rompeu suas atividades em março de 1990, criando uma desordem administrativa, dando extinção aos portos e a administrações hidroviárias que eram controladas pela organização. A solução dos problemas veio por meio a União, que com o Decreto 99.475, de agosto de 1990, obteve autorização ao Ministério de Infraestrutura a descentralizar a administração das hidrovias, portos e a sociedade de economia mista complementar da Portobrás ou às entidades federadas, no período de um ano (TOVAR; FERREIRA, 2006 apud ROCHA; MORATO,2008).

A reforma do setor portuário brasileiro prosseguiu com o Projeto de Lei nº8/91, cedendo entre março de 1991 e fevereiro de 1993, resultando na sanção da lei nº 8.630/93, conceituada como Lei de Modernização dos Portos ou, apenas, Lei dos Portos. Esta nova legislação propor-se a introduzir de maneira eficiente o sistema portuário nacional, traçando a competitividades dos portos (BRASIL, 1993, apud UDERMAN; ROCHA; CAVALCANTE,2012).

O sistema portuário brasileiro obtém um privilegio em extensão de sua costa litorânea com cerca de 8,5 mil quilômetros que podem ser navegados, participando de um setor portuário que movimenta em torno de 700 milhões de toneladas anualmente, responsável pelo maior volume de exportação do comércio brasileiro (CODEBA, 2016).

Os modelos de gestão portuária são definidos como *Landlord Port* que tem suas estruturas e operações públicas ou privadas, *Tool Port* com estruturas públicas e operação portuária privada e o *Service Port* com seu modelo de gestão públicas (PIERDOMENICO,2010).

O Brasil exerce o modelo de Gestão *Landlord Port* em seu Sistema Portuário, onde sua infraestrutura é administrada pelo governo e sua superestrutura e operação portuária é comandada pela iniciativa privada (PIERDOMENICO,2010).

Constituído por 37 portos públicos, entre os fluviais e marítimos, sendo 18 delegados que são administrados pelos governos estaduais e municipais, e 19 administrados pela companhia Docas o sistema portuário do Brasil tem uma totalidade de 42 terminais de uso privado e três entidades portuárias operando em regime a iniciativa privada (APSFS,2014).

Figura 1 – Portos Brasileiros



Fonte: SINCOMAM (2016).

Os principais portos brasileiros estão destacados na figura 1, onde se observa a dimensão da costa litorânea aonde passa a maior parte das exportação e importação do país, o quadro 3 mostra os portos organizados delegados e sua administração portuária que é realizada pelo setor público.

Quadro 3– Portos Organizados Delegados

...(continua)

Porto	Estado	Autoridade Portuária	Tipo
Porte de Suape	PE	SDEC-PE	Marítimo
Porto de Imbituba	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de São Franc. do sul	SC	APSFS	Marítimo
Porto de Itaqui	MA	EMAP	Marítimo
Porto de Cabedelo	PB	DOCAS-PB	Marítimo
Porto do Recife	PE	PORTO DO RECIFE S.A.	Marítimo
Porto de São Sebastião	SP	DERSA	Marítimo
Porto de Antonina	PR	APPA	Marítimo
Porto de Paranaguá	PR	APPA	Marítimo
Porto de Pelotas	RS	SPH	Marítimo
Porto de Porto Alegre	RS	SPH	Marítimo
Porto de Estrela	RS	SPH	Fluvial

Quadro 3– Portos Organizados Delegados

...(conclusão)

Porto de Cachoeira do Sul	RS	SPH	Fluvial
Porto de Rio Grande	RS	SUPRG	Marítimo
Porto de Porto velho	RO	SOPH-RO	Fluvial
Porto de Itajaí	SC	ADHOC	Marítimo
Porto de Macapá	AP	CDSA	Marítimo
Porto do Forno	RJ	COMAP	Marítimo

Fonte: Secretaria de Portos (2015).

O Quadro 4 mostra os portos públicos que são administrados pelas companhias Docas que são “Companhias vinculadas ao governo federal por meio da Secretaria Especial de Portos para gestão dos portos vinculados ao governo” (PORTO SEM PAPEL, 2016).

Quadro 4 – Portos públicos administrados por companhias Docas

Porto	Estado	Autoridade Portuária
Porto de Manaus	AM	CODOMAR
Porto de Iaquana	SC	CODESP
Porto de Santos	SP	CODESP
Porto de Angra dos Reis	RJ	CDRJ
Porto de Itaguaí	RJ	CDRJ
Porto do Rio de Janeiro	RJ	CDRJ
Porto de Niterói	RJ	CDRJ
Porto de Vitória	ES	CODESA
Porto de Barra do Riacho	ES	CODESA
Porto de Ilhéus	BA	CODEBA
Porto de Aratu	BA	CODEBA
Porto de Salvador	BA	CODEBA
Porto de Maceió	AL	CODERN
Porto de Natal	RN	CODERN
Porto de Areia Branca	RN	CODERN
Porto de Fortaleza	CE	CDC
Porto de Vila do Conde	PA	CDP
Porto de Belém	PA	CDP
Porto de Santarém	PA	CDP

Fonte: Secretaria de Portos (2015).

A Tabela 1 mostra a movimentação portuária no período de três anos (de 2011 a 2013), considerando a natureza da carga que é a quantidade de toneladas que passam pelo porto, os tipos de navegações onde se encontra a navegação de longo curso onde são as cargas que chegam de outros lugares do mundo, a navegação de cabotagem que são transferência de mercadoria de um porto brasileiro para outro e a navegação interior que são movimentações pelo próprio porto.

Tabela 1 - Movimentação portuária brasileira (2011 – 2013)

Grupo	2011		2012		2013	
	Toneladas	Var. %	Toneladas	Var. %	Toneladas	Var. %
Natureza de carga						
Granel sólido	543.108.088	7,6	554.574.789	2	569.011.946	2,6
Granel líquido	212.302.167	0,9	217.457.055	2,3	219.986.671	1,2
Carga geral	130.149.953	9,6	132.368.941	1,7	142.046.580	7,3
Total	885.560.212	6,2	904.400.787	2,1	931.045.202	2,9
Tipo de navegação						
Longo curso	657.677.377	6,8	670.481.914	1,9	685.843.602	2,6
Cabotagem	193.392.534	4,1	201.241.130	3,9	204.657.928	1,7
Navegação interior	31.638.112	11,5	30.034.325	-5,5	35.215.806	17,3
Apoio Marítimo	1.520.588	-28	1.570.801	0,5	3.888.514	147,5
Apoio Portuário	1.331.601	-12,9	1.072.617	-19,04	1.439.351	34,2
Total	885.560.212	6,2	904.400.787	2,1	931.045.202	2,9
Instalações						
Portos Organizados	309.007.269	7	316.841.434	2,3	338.277.606	6,8
Terminais de uso privado	576.552.943	5,8	587.559.353	1,9	592.767.596	0,9
Total	885.560.212	6,2	904.400.787	2,1	931.045.202	2,9
Sentido						
Embarque	593.177.264	5,5	606.416.833	2,2	620.317.312	6,8
Desembarque	292.382.948	7,5	297.983.954	1,8	310.727.889	0,9
Total	885.560.212	6,2	904.400.787	2,1	931.045.201	2,9

Fonte: Desenvolvido pelo pesquisador de acordo com Antaq (2014).

O movimento de cargas na área portuárias brasileiras no ano de 2013 foram em torno de 931 milhões de toneladas, apontando um aumento de 2,9% se comparado ao no anterior. Algumas entidades portuárias tiveram redução na sua movimentação de cargas em relação ao ano de 2012, outras demonstraram um intenso crescimento no número de mercadorias movimentadas. O ano de 2013 obteve decadência no preço das commodities e o crescimento do PIB brasileiro foi irrelevante, gerando um ano vagaroso na recuperação da economia internacional (ANTAQ, 2014).

2.2.1 Principais portos e suas movimentações

2.2.1.1 Porto de Itajaí

A construção do primeiro trecho de cais do Porto de Itajaí se deu início em 1938, com uma estrutura de 233 metros de comprimentos incluindo o

armazém e o pátio, em 1950 houve um crescimento para mais de 570 metros. Em 1966 com o decreto 58.780/66 o porto de Itajaí foi definido como porto organizado, criando assim a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (Japi), incumbida da gestão e operações portuárias. A sua importância era organizar o porto integrando no sistema portuário brasileiro (PORTO DE ITAJAI, 2015).

Com o surgimento de novos terminais no porto de Itajaí as operações tiveram um aumento impactante. Até o fim de 2008 a propagação do porto foi gradativa, mas com a demolição do cais do Porto, canais de acesso e a bacia de evolução, ocorreu uma diminuição extrema nos movimentos de mercadorias dentro do território portuário. No entanto os problemas físicos não prejudicaram o desenvolvimento e a trajetória do Porto de Itajaí “Com relação ao número de escalas, no ano o Complexo registrou 1,25 mil atracções, ante 1,02 mil atracções em 2009 e mil atracções em 2008”. Em 2010 o porto de Itajaí obteve uma movimentação de 954,38 mil TEU's, representando evolução de 61% em comparação a 2009 (PORTO DE ITAJAI, 2015).

O principal objetivo do Porto de Itajaí está nas cargas containerizadas, ocupando atualmente a segunda posição no ranking brasileiro de movimentação de contêineres e liderando entre o exportador de congelados do Brasil. Na importação de motores, equipamentos e máquinas estão a cima da pauta. Sua operação é dividida em 50% para exportação e 50% para importação (PORTO DE ITAJAI, 2016).

2.2.1.2 Porto de Santos

Em meados do século XIX a ampliação da cultura do café na região de São Paulo, acarretou na construção de novas áreas portuárias apropriadas para exportações das mercadorias. A exploração e construção do porto aconteceu após o Decreto Imperial nº 9.979, de 12 de julho de 1888, ser autorizado o grupo comandado por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle a dar início às obras com o prazo de 39 anos sendo adiado para 90 anos pelo Decreto nº 966, de 7 de novembro de 1890 (ANTAQ, 2012).

A inauguração dos 260 metros de cais foi em 2 de fevereiro de 1892

quando o primeiro navio com bandeira inglesa atracou no porto. A administração portuária foi incumbida a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) em novembro de 1980 (ANTAQ, 2012).

O Porto de Santos conta com uma extensão de 11.042 metros de cais acostável e profundidades entre 6,6 m e 13,5 m; 1883 metros de cais para uso privado tendo de 5m a 11m. Conta com 39 armazéns externos e 45 armazéns internos. Soma uma área 516.761 m² com 416.395 toneladas de capacidade estática. Dispondo 33 pátios de estocagem externo e interno. A armazenagem é feita pelos arrendatários (ANTAQ, 2012).

Em 2013 o porto de Santos passou por diversos problemas no escoamento da safra agrícola brasileira, mas a pesar disso obteve um crescimento de 10% nas cargas movimentadas comparando com a de 2012, movimentando 99,8 milhões de toneladas. O aumento de 10% corresponde a 3,4 vezes a taxa de expansão do porto em ligação as instalações portuárias do Brasil em 2013 (ANTAQ, 2013).

Tabela - 2 – Resumo das movimentações de cargas no porto de Santos

Descrição	2013	2014	Variação %
Exportação	79.480.769 (ton.)	76.574.936 (ton.)	-3,7
Importação	34.597.115 (ton.)	34.597.115 (ton.)	0
Total	114.077.884 (ton.)	114.077.884 (ton.)	-2,6

Fonte: Porto de Santos, (2015).

2.2.1.3 Porto de Paranaguá

O Porto de Paranaguá localizada no estado do Paraná inaugurou em 17 de março de 1935 com a chegada do Navio Almirante Saldanha em suas instalações. Em 1947 houve a criação da Autarquia Estadual, nomeada de Administração do Porto de Paranaguá (A.P.P). Com a unificação feita pela lei 6.249, a administração dos dois portos paranaenses cria Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) (PORTOS DO PARANÁ, 2015).

Segundo Porto do Paraná (2015), a estrutura do Porto conta com uma área de 424,50 km². A composição do porto de Paranaguá de acordo com a Antaq (2012), é de 2.616 m de cais e 16 berços para as atracações, variando em uma profundidade de 8 a 13 metros.

A movimentação de cargas no porto somou em 2013 41,9 milhões

de toneladas, obtendo um crescimento de 3,6% em relação ao ano de 2012, respondendo por 4,5% de toda movimentação portuárias no Brasil no período de 2013 (ANTAQ, 2015).

2.2.1.4 Porto de Vitória

O porto de Vitória foi fundado no ano de 1906 e atualmente está sob predomínio da Companhia docas do Espírito Santo (CODESA), sua área é pública e arrendada, possibilitando a movimentação de variados modelos de cargas, podendo atender também embarcações *offshore* (CODESA, 2016).

O porto que tinha seu cais na faixa de 356m passou para 456m, e pátio onde se localiza as estocagens e manuseios de cargas está construído em aproximadamente 40.000m². Possuindo 14 berços de atracação, operando com variados tipos de mercadorias tais como trigo, automóveis, produtos siderúrgicos, malte, rochas ornamentais, petróleo, entre outros (CODESA, 2016).

A quantidade de cargas movimentada no porto obteve no início de 2014 teve um crescimento de 22,5% em relação ao mesmo período de 2013. Passaram pelo porto no ano de 2014 3,4 milhões de toneladas de mercadorias, quando em 2013 registrou apenas 2,7 milhões. Para o ano de 2015 foram planejados um aumento de 10% na movimentação de cargas, finalizando as obras de dragagens possibilitando o acesso de grandes navios (BRASIL, 2014).

2.2.2 Principais portos do mundo

2.2.2.1 Porto de Roterdã

Considerado como um dos mais movimentados e moderno porto do mundo o porto de Roterdã na Holanda tem em sua gestão uma eficiência diferenciada de outros portos, destacando o *ghost terminal* onde praticamente não se vê trabalhadores dirigindo ou manobrando empilhadeiras. Com grande intensidade em informações e tendo sua movimentação totalmente monitorada pelo centro de controle (MARCHETTI; PASTORI, 2006).

Segundo Marchetti e Pastori (2006) a capacidade do o Porto de Santos está capacitado em receber mais de cinco mil embarcações por ano enquanto o Porto de Roterdã pode receber mais de 30 mil embarcações por ano, um número cinco vezes maior em movimento de cargas do que esse porto brasileiro.

De acordo com Brasil Comex (2015), o Porto de Roterdã movimentou em 2009 385 milhões de toneladas de carga, com o recorde de 421 milhões no ano de 2008. Em 2014 caiu a movimentação de contêineres para 9,75 milhões de TEUs, comparado ao alto momento de 10,78 milhões de TEUs em 2008.

2.2.2.2 Porto de Cingapura

O porto de Cingapura mesmo sendo menor que o porto de Nova Iorque, registra por ano aproximadamente 120 mil navios. Localizada no sudeste asiático é símbolo de desenvolvimento econômico, contando com um modelo de gestão portuária eficiente com uma infraestrutura de alta qualidade e com novas tecnologias que fazem o porto ter seu diferencial em relação aos outros portos (BRASILCOMEX, 2016).

Atinge todos os terminais e instalações que condiciona o fluxo comercial marítimo de Cingapura. Tendo o maior transbordo do mundo, sendo responsável por cerca de 25 milhões de toneladas anualmente de óleo cru para navegação e incumbido de 20% da circulação mundial contêineres, aproximadamente 25 milhões de TEU's. Ligando suas linhas regulares a mais de 600 portos em 123 países (PORTOPEDIA, 2015).

2.2.2.3 Porto de Shanghai

O Porto de Shanghai é considerado o maior porto do mundo em movimentação, quando no ano de 2010 ultrapassou o porto de Cingapura movimentado cerca de 29 milhões de TEU's, estabelecendo seu recorde. Localizado nas fronteiras do Mar do Leste da China ao Leste e a baía de *Hangzhou* ao Sul. A empresa que administra o porto é a *Shanghai International Port*, no qual repassa a prefeitura da cidade 44% dos lucros obtidos

(PORTOPEDIA, 2015).

2.2.2.4 Porto de Montevideu

O Porto de Montevideu está situado sobre o Rio da Prata sendo um dos principais roteiros de movimentação de cargas do MERCOSUL. Sendo o primeiro e único porto da América do Sul há obter o regime de Porto Livre, desenvolvendo uma logística atrativa e competitiva. Com uma movimentação anual de cerca de 10 milhões de toneladas, 500.000 passageiros e 100 cruzeiros o Porto de Montevideu é a principal zona portuária do país (URUGUAI, 2012).

Tabela 3 – Modelos de cargas do Porto de Montevideu

Modelo de carga	2008	2009	2010	2011
Carga geral	967	863	817	821
Containers	5664	5097	5827	7502
Granel	2459	1636	2534	2975
Total	9090	7596	9178	11298

Fonte: Uruguai, (2012)

2.3 INTERMODALIDADE

Os meios de transportes brasileiros sofrem uma deficiência, a falta de expansão da intermodalidade demonstra uma barreira ao desenvolvimento nacional. A intermodalidade indica um importante avançamento no transporte de passageiros e cargas. A associação entre ferrovias, rodovias e hidrovias interiores e marítimas, assim como a existência de novas tecnologias de comunicação e informação, forma uma base sustentável permitindo o ótimo funcionamento das diversas modalidades de transportes, em seus fatores operacionais, comerciais e logísticos, superando os custos (FELIPE JUNIOR; SILVEIRA, 2007).

No sistema de transporte brasileiro percebemos uma enorme dependência no modal rodoviário por maior parte dos seguimentos das indústrias brasileiras, havendo o mau aproveitamento de outros modais de transportes. Isso se tem de pôr o Brasil aplicar subsídios incentivando esta modalidade. Agravando com a estatização de ferrovias, portos e dutos, que foram feitos no país (ROCHA, 2001).

Segundo Silva e Porto (2003, p.76) a definição de intermodalidade,

É a carga que transita por diversos modais, sem alteração de sua embalagem de transporte. Nesse caso, o modal é, na essência, quem realiza intermodalidade. O container é a embalagem de carga que sintetiza este conceito de intermodalidade (SILVA; PORTO, 2003, p.76).

O processo de privatizar os portos e ferrovias brasileiras, surge o possível aumento na produtividade do setor de transporte, assim podendo diminuir os custos e melhorar os serviços. Assim como a política de concessão da exploração dos pedágios rodoviários brasileiros, indicando uma propensão de equilíbrio entre os modos de transportes, estabelecendo a intermodalidade como o melhor jeito de atingir este equilíbrio (ROCHA, 2001).

A intermodalidade é um recurso de transporte comparativamente pouco utilizada no transporte de mercadorias, mas nas últimas décadas, com a ampliação do comércio exterior, tem registrando-se um aumento significativo. O crescimento da demanda nos diferenciados modais somente estará em ligação desta privatização, se haver uma política de incentivos por parte do governo, que possibilite uma forma que incentive o aproveitamento dos modos de transportes alternativos (ROCHA, 2001; CARVALHO 2015).

2.4 MODAIS DE TRANSPORTE

Segundo Vieira (2003) transporte é a transferência de uma mercadoria de uma área a outra, estando relacionada com as atividades comerciais. Quando se tem modais de transportes eficientes e com baixos preços se torna fundamental no desenvolvimento de uma região.

O porto é o local de ligação entre os modais de transporte terrestres como a rodovia e ferrovia com o marítimo, com o objetivo de facilitar o fluxo de cargas no sistema local, utilizando a armazenagem e a distribuição física para facilitar toda a circulação de mercadorias (SANTOS; SANTOS, 2012, p.02).

2.4.1 Modal rodoviário

Realizado em estradas de rodagem, podendo ser internacional ou nacional. Representa pouca relevância do comércio internacional, mas é importante para o transporte interno (KEEDI, 2004).

Os veículos utilizados no transporte rodoviários são os caminhões, carretas e treminhões com diferenciadas formas, desde fechados até totalmente abertos, os trailers, as plataformas para transportes de contêineres e cargas pesadas (KEEDI, 2004).

É o transporte mais simples e eficiente do setor, exigindo apenas a existência de rodovias, mas este modal tem apresentado um elevado consumo de combustível. Sendo indicado principalmente para distribuição urbana e pequenas distancias, além da inevitável junção com os demais modais (RODRIGUES, 2005).

Segundo Rodrigues (2005, p. 55), as vantagens e desvantagem do transporte rodoviário são:

Quadro 5 –Vantagens e desvantagens do modal rodoviário

Vantagens:	Desvantagens:
<ul style="list-style-type: none"> • Maior disponibilidade de vias de acesso; • Possibilita o serviço porta-a-porta; • Embarques e partidas mais rápidos; • Favorece os embarques de pequenos lotes; • Maior rapidez de entrega; 	<ul style="list-style-type: none"> • Maior custo operacional e menor capacidade de carga; • Nas épocas de safras provoca congestionamento nas estradas; • Desgasta prematuramente a infraestrutura da malha rodoviária

Fonte: Rodrigues (2005, p. 55).

No Brasil o modal rodoviário é o fundamental sistema logístico nacional, passando 60% de todas as mercadorias mobilizada no território brasileiro. A importância dessa modalidade vem desde o início da república, quando os governos iniciaram privilegiar o transporte rodoviário. Por entanto 30% das estradas brasileiras estão danificadas pela falta de fiscalização e manutenção, onde conseqüentemente gera prejuízos ao transporte de cargas. As rodovias em estado apropriado frequentemente são concedidas a setores privados, assim mesmo tendo qualidade estão expostas a pedágios (REVISTA APÓLICE, 2013).

2.4.2 Modal ferroviário

Realizado por veículos ferroviários, ligados a locomotiva e vagões, podendo ser, diversificados em abertos e fechados, levando diferentes tipos de cargas, trafegando por vias férreas. Pouca utilização no transporte

internacional no Brasil, tendo importância para o transporte interno com aproximadamente 20% da carga física, transportando produtos agrícolas, minérios, fertilizantes e carvão, mercadorias que representam inúmera parte da sua carga (KEEDI, 2004).

Com um alto custo fixo de implantação e manutenção, o transporte ferroviário revela eficiência energética. Necessita de trilhos, podendo não atingir desejados lugares. Por sua característica operacional, oferece vantagens somente quando tem grande quantidade de carga a ser transportada para longas distancias (RODRIGUES, 2005).

Em nosso país apresenta uma desvantagem por ter menos velocidade por ora, mas é adequado dentro de um processo logístico bem realizado, utiliza a baixa velocidade aliando o frete barato como alternativas logísticas (KEEDI, 2004).

Quadro 6 – Vantagens e desvantagens do modal ferroviário

Vantagens:	Desvantagens:
<ul style="list-style-type: none"> • Capacidade para transportar grandes lotes de mercadorias; • Fretes baixos crescentes, de acordo com o volume transportado; • Baixo consumo energético; • Provê estoque em transito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de viagem demorado; • Custo elevado quando há necessidade de transbordos; • Depende da disponibilidade de material rodante; • Baixa flexibilidade de rotas; • Alta exposição a furtos.

Fonte: Rodrigues (2005, p. 67).

O aumento do meio de transporte ferroviário no Brasil é essencial para retomar o aceleração do crescimento econômico. Para que seja feita a redução dos custos logísticos e agilizar o escoamento da produtividade agrícola brasileira e para o exterior, uma nova rodada de auxílios ferroviários vai trazer investimentos no valor aproximado de R\$ 86,4 bilhões. Apenas o seguimento brasileiro da ferrovia Bioceânica obterá cerca de R\$ 40 bilhões em investimentos (BRASIL, 2015).

2.4.3 Modal aéreo

O modal aéreo é considerado o mais rápido bem como sua característica de voar, tendo uma capacidade de espaço podendo transportar inúmeras quantidades de cargas embora seja limitada (KEEDI, 2004).

De acordo com Rodrigues (2005, p. 97) apresenta três formas diferenciadas de serviço:

Quadro 7 –Serviços utilizados no modal aéreo

Serviços	Definição
Serviço regulares	Linhas nacionais ou internacionais para passageiros e cargas, com frequência de saídas a períodos regulares e previamente anunciadas.
Serviços regionais	Linhas nacionais de âmbito regional, para passageiros e cargas, atendendo cidades de médio e pequeno portes fora do eixo das capitais.
Serviços gerais	. Outros tipos de serviços aéreos, executados por aeronaves de pequeno porte, como: táxi aéreo, publicidade e propaganda, aerofotogrametria, pulverização sobre plantações.

Fonte: Rodrigues (2005, p. 100).

O modal aeroviário é excelente para mercadorias que necessita de urgência em sua entrega, de valor elevado ou altamente perecível, seu destino deve ser maior que mil quilômetros para que seu custo seja ideal, sendo que este modal concorre entre partes com a modalidade rodoviária, precisando sempre de outro modal para que os produtos cheguem exatamente em seus destinos (ROCHA, 2001).

Quadro 8 – Vantagens e desvantagens do modal aéreo

Vantagens:	Desvantagens:
<ul style="list-style-type: none"> • Velocidade, eficiência e confiabilidade; • Competitividade: a frequência de vôos permite altos giros de estoque; • Manuseios altamente mecanizados; • Atinge regiões inacessíveis para outros 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor capacidade em peso e volume das cargas; • Não atende aos grandes granéis; • Custo de capital e frete elevado; • Fortes restrições a cargas perigosas.

Fonte: Rodrigues (2005, p. 100).

O transporte aéreo brasileiro vem evoluindo nas últimas décadas, tendo mudanças tecnológicas e institucionais. O crescimento pela procura deste setor levou à dificuldades e deficiências nesse modal, principalmente quando se fala da infraestrutura instalada em disposição do aumento da demanda pelo serviço. O modal aéreo necessita analisar e identificar seus requerimentos e subsidie, concluindo as medidas para agilizar a implementação, tais como procedimentos que venham desenvolver o setor no futuro. Nos próximos anos a estimativa que o transporte aéreo no Brasil cresça em torno de 7% a cada ano, esperando a elevação no volume de carga aérea transportadas e aeronaves abrangendo o espaço aéreo (BRASIL, 2008).

2.4.4 Modal marítimo

Este modal é realizado nos mares e oceanos, sendo o mais utilizado no mundo para o transporte de mercadorias, sua importância para o comércio exterior é necessária, representa fisicamente 95% do transporte de cargas brasileira na importação e exportação. O veículo utilizado para esse transporte são os navios tendo diversos tipos, tamanhos e características, os navios são aptos a navegações em mares, rios e lagos, tendo sua estrutura apropriada as especificações necessárias para flutuar e navegar em segurança, tem a capacidade de transportar qualquer tipo de carga em grandes quantidades, podendo ser utilizado a longo prazo. Esses navios geralmente são de propriedade particular, à medida que os cais e os portos poderão pertencer a instalações públicas locais, departamentos governamentais/ e empresas privadas (MENDONÇA, 2000; KEEDI, 2004; LUDOVICO, 2007).

Os escoamentos das mercadorias são processadas e conduzidos geralmente por portos brasileiros, assim também o intercâmbio de bens internacionais são feitos similarmente por portos, tornando o modal marítimo o responsável pela maior parte da economia nacional e internacional (SILVA; PORTO, 2003).

Existem alguns tipos de navegações e uma delas é a de longo curso que é quando se realiza o transporte de um país ao outro, como por exemplo Santos/Buenos Aires; Paranaguá/Hong Kong e Lisboa/Itajaí. Outro modelo de navegação é a de Cabotagem que é o transporte de carga entre os portos nacionais como exemplo Imbituba/Santos; Rio Grande/Suape e *New York/Jacksonville* (KEEDI, 2001).

Quadro 9 – Vantagens e desvantagens do modal Marítimo

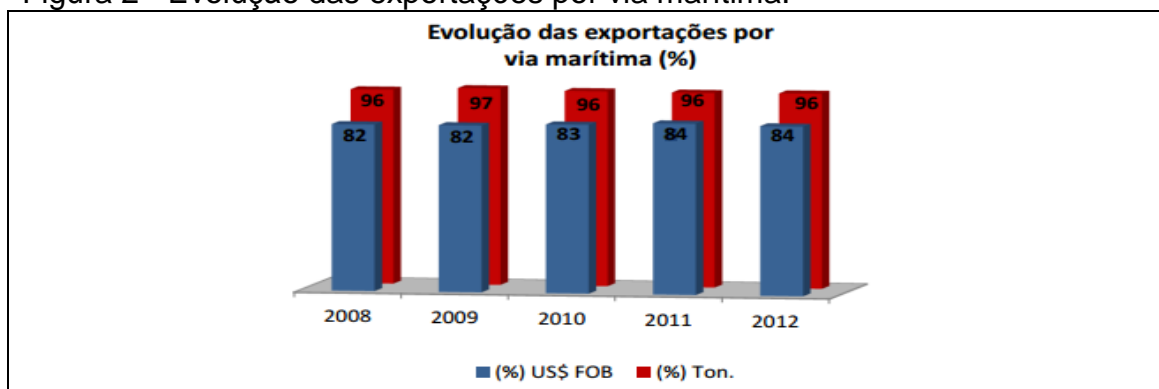
Vantagens:	Desvantagens:
<ul style="list-style-type: none"> • Altíssima eficiência energética; • Elevada economia de escala para grandes lotes a longa distância; 	<ul style="list-style-type: none"> • Altíssima eficiência energética; • Elevada economia de escala para grandes lotes a longa distância;

Fonte: Rodrigues (2005, p. 94).

A Figura 2 mostra a quantidade de toneladas exportadas por via marítima, que representou 96% do total de exportação. Percebe-se que o transporte marítimo durante os últimos anos foi o mais utilizado para o

intercâmbio entre países, o que faz desse modal ser importante para economia brasileira.

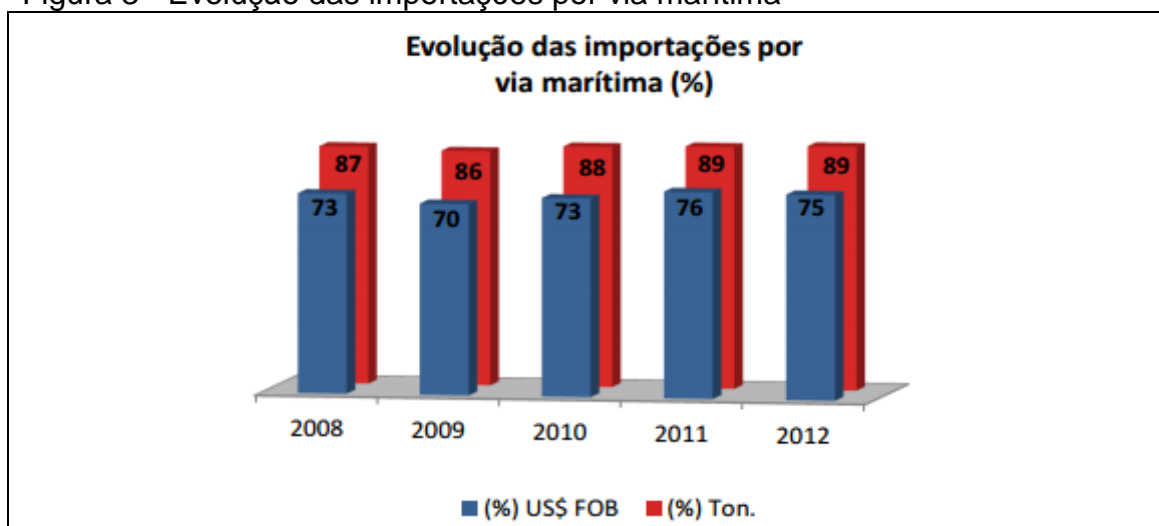
Figura 2 - Evolução das exportações por via marítima.



Fonte: ANTAQ (2012).

Segundo Magnoli e Serapião (2006), a representação das navegações oceânicas em termos quantitativos mostra sua importância no comércio exterior. Nas últimas décadas o volume de mercadorias deslocadas pelo modal marítimo aumentou cerca de 100%, chegando a marca de 5,2 milhões de toneladas anuais. Como indica a Figura 2 e a Figura 3 onde mostra a evolução das exportações e importações por via marítima, tendo em conta o altíssimo volume de toneladas que sai e entram no país.

Figura 3 - Evolução das importações por via marítima



Fonte: ANTAQ (2012).

No Brasil outros órgãos governamentais regulamentam o transporte marítimo para que tenha eficiência em seu modal, Keedi e Mendonça (2000, p. 70), descrevem essas organizações:

Quadro 10 – Órgãos governamentais

Órgãos Governamentais	Definição
MT – Ministério dos Transportes	Que é o órgão máximo no país na área, sendo o responsável por todos os tipos de transporte aquaviários e terrestres, tendo como missão controlar e fiscalizar tudo o que diga respeito a esta atividade.
STA- Secretaria dos Transportes Aquaviários	Órgão do Ministério dos Transportes, com o dever de executar a política para os transportes aquaviários no Brasil.
DMM – Departamento da Marinha Mercante	Órgão vinculado a STA, responsável pelo controle dos registros de armadores, fretes, acordos bilaterais, conferências de fretes e outros assuntos reguladores do transporte marítimo brasileiro.
DP – Departamento dos Portos	Também vinculado ao STA, responsável pelo controle dos portos, e a quem as Companhias Docas estão subordinadas.
TM – Tribunal Marítimo	Vinculado ao Ministério da Marinha, responde pela investigação e pelo julgamento dos acidentes ocorridos na navegação marítima, podendo suas conclusões e laudos técnicos serem usados pela justiça civil, quando necessário.

Fonte: Keedi e Mendonça (2000).

Alguns órgãos tem o objetivo de levar a segurança no mar e eficiência nas navegações, como a *IMO – Interbarional Maritime organization*, uma entidade ligada à *ONU – Organização das Nações Unidas*, onde prevê-se para evitar a poluição marítima causada pelas navegações por meio de acidentes ou péssimas condições de conservação. Sendo responsável pela criação do *ISM Code – International Safety Management Code*, que é um código para gerenciar os navios e o meio ambiente, para tornar as navegações seguras e confiáveis (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

O fundamental instrumento de transporte marítimo é o Fundo da Marinha Mercante (FMM), que está no domínio da gestão de Ministério dos Transportes. Permitindo a construção de embarcações e estaleiros, por meio de financiamentos, conforme a demanda dos empreendedores e após o Conselho Diretor do FMM autorizar. De acordo com a Resolução do Conselho Monetário Nacional, o Fundo da Marinha Mercante irá permitir a oferta de circunstâncias distintas para os financiamentos, podendo alcançar até 90% do valor da embarcação, com um período de 4 anos de carência e 20 anos de amortização (BRASIL, 2014).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A atividade acadêmica é uma atividade educativa que torna a ativar o espírito de busca intelectual autônoma. É preciso aprender as maneiras de intrincar as necessidades, solucionar os problemas, apontando as respostas adequadas. O melhor resultado que se tornar importante não é uma resposta salvadora para humanidade, mas a aquisição do espírito e técnicas para a proposital questão (SANTOS, 2002).

Segundo Martins (2008, p. 85) os procedimentos metodológicos referem-se:

Esta fase constitutiva do projeto bem caracteriza a natureza do problema; o autor deve anunciar que tipo de investigação desenvolverá. Trata-se de explicar se se trata de pesquisa experimental, bibliográfica, documental, ou se de um trabalho que combinará várias formas de pesquisa. Diretamente articulados com o tipo de pesquisa, apresenta os instrumentos a serem adotados na realização, os quais são considerados ferramentas, através das quais os dados necessários ao trabalho são coletados junto ao campo ou à população-alvo. Instrumentos são: as fichas de coleta de dados, as fichas de pesquisa bibliográfica, os questionários, entrevistas, formulários, observação, ou ainda mediante tantas outras formas. Um instrumento de coleta de dados deve ser adequado aos objetivos do trabalho, além de ser confiável e válido.

Nesse sentido, este capítulo abordara as ferramentas para o desenvolvimento da pesquisa, sendo apresentados o delineamento da pesquisa, definição da área ou população alvo, plano de coleta de dados, análise de dados e pôr fim a sínteses do procedimento metodológico.

3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA

Para Santos (2002) o maior objetivo de qualquer movimento intelectual é sempre chegar ao extremo, isso é, atingir a formação da oferta de resposta a uma imposição humana. Este estágio dependera de desenvolvimentos intermediários em associação aos fatores e fenômenos estudados. Assim dependendo do grau alcançado e o nível de conceito do pesquisarem acordo com os fenômenos estudados, as pesquisas podem ter características como descritivas, exploratória ou explicativas.

A pesquisa é classificada como descritiva e exploratória, pois se trata de um assunto novo e pouco abordado, precisando ser sua natureza

explorada, para uma melhor compreensão das suas variáveis incidentes, descritas as suas características.

A definição da pesquisa exploratória está em que “os estudos exploratórios tem como objetivo a formulação de um problema para efeito de uma pesquisa mais precisa ou, ainda, para a elaboração de hipóteses” (OLIVEIRA, P. 135, 1999).

Segundo Santos (2002) a exploração do tema é a primeira aproximação que o pesquisador terá para criar um conhecimento sobre o determinado fenômeno ou fator. A busca dessa análise do conhecimento pode indicar ao pesquisador a verdadeira importância do problema e a formação que se encontram os dados disponível sobre o assunto, revelando também as fontes de informações pesquisadas. Com isso, esta pesquisa pode ser feita por meios de entrevistas, levantamentos bibliográficos, *web sites*, etc.

De acordo com Oliveira (1999), outros aspectos da pesquisa exploratória é viabilizar ao pesquisador a fazer a construção provisória do fenômeno que necessita estudar de um jeito mais específico e estruturado, obtendo informações acerca de certos produtos.

Segundo Santos (2002, p. 27), a pesquisa descritiva está definida em:

Descrever um fato ou fenômeno é interesse de quem já teve uma primeira aproximação, isto é, já fez uma pesquisa exploratória. Por isso, a pesquisa descritiva é um levantamento das características conhecidas, componentes do fato/fenômeno/processo. É normalmente feita na forma de levantamento ou observação sistemáticas do fato/fenômeno/ processo escolhido.

De acordo com Kauark, Manhães e Medeiros (2010) a pesquisa descritiva descreve as características de um certo acontecimento, população ou a relação de determinadas variáveis. Abrange a utilização de técnicas padronizadas para coletar informações como a aplicação de questionários e observações sistemáticas.

A pesquisa bibliográfica segundo Santos (2002) são dados obtidos no campo e no laboratório, são os ingredientes para as conclusões e raciocínio dos fatos, fenômenos e processos. Os dados são captados por livros, periódicos, relatórios, artigos, vídeos, etc., assim é adquirido o conhecimento sobre o tema. A pesquisa bibliográfica é a soma de materiais escritos com

relação ao assunto, onde é constituído inúmeras fontes de informações e ideias já elaboradas. Esta pesquisa precisa orientar qualquer processamento de busca científica que se comece, por isso a pesquisa bibliográfica tem sua importância para o pesquisador.

Segundo Marconi e Lakatos (2008 p.69):

Pesquisa de campo é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese que se queira comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles.

A pesquisa de campo segundo Barros e Lehfeld (2000) é onde o pesquisador admite o papel de observador e explorador, reunindo de modo os dados na localização em que se deram ou manifesta o fenômeno estudado. Esta pesquisa concede a agregação de informações sobre o assunto, mas precisa de procedimentos metodológicos primeiramente estabelecidos exibidos no anteprojeto da pesquisa. A pesquisa de campo geralmente é usada no ramo científico, serviços sociais, sociologia, psicologia e em demais áreas da ciência.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO

Segundo Diehl (2006, p. 16) população está definida em:

Conjunto de elementos passíveis de serem mensurados com respeito às variáveis que se pretende levantar. A população pode ser formada por pessoas, famílias, empresas, ou qualquer outro tipo de elemento, conforme os objetivos da pesquisa.

Pelo fato da pesquisa ser bibliográfica e de campo será utilizado como instrumentos de pesquisa os livros encontrados na biblioteca na UNESC, artigos científicos e a exploração dos dados através de entrevista por e-mail com os gestores dos portos brasileiros e gestores dos portos livres de outros países.

Foram escolhidos alguns livros bases para dar textura a pesquisa elaborada, e também alguns artigos importantes sobre o transporte marítimo e a gestão portuária brasileira.

Quadro 11 – Definição dos livros base

Assunto	Autores	Fonte de Publicações
Introdução aos sistemas de transportes do Brasil e na logística internacional	RODRIGUES, 2005;	Livros
Sistema portuário nacional	APSF5, 2014	Internet
Logística de transporte internacional	KEEDI, 2004	Livros
Desafio da modernização portuária	JUNQUEIRA, 2002	Livros
Panorama da navegação marítima e de apoio	ANTAQ, 2012	Internet

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2015).

A pesquisa de campo foi realizada no primeiro semestre de 2016. Foram realizadas entrevistas, baseando-se em um questionário com perguntas abertas, enviado por e-mail aos gestores da Administración Nacional de Puertos em Montevideo no Uruguai.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

A elaboração do plano de coleta de dados é necessária para uma pesquisa mais ampla, assim o pesquisador utilizara dados primários, onde serão recolhidos dados para efetuar o projeto, usara também dados secundários que são fontes de pesquisa já publicadas por determinados autores.

Quadro 12- Plano de coleta de dados

Objetivos Específicos	Documentos	Localização
Descrever a estrutura de um porto livre	Fontes Bibliográficas e documentos oficiais;	Bibliotecas e sites oficiais
Analisar a legislação portuária brasileira	Fontes Bibliográficas e documentos oficiais;	Bibliotecas e sites oficiais
Identificar modelos de gestão de portos no Brasil	Documentos e dados oficiais do Brasil	Sites oficiais
Analisa a possibilidade de aplicação da gestão de porto livre em território	Documentos e dados oficiais do Brasil	Sites oficiais

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2015).

3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

De acordo com Kauak, Manhães e Medeiros (2010, p.26) a pesquisa qualitativa:

Considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Não requer o uso de

métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. É descritiva. Os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem

Para a análise de dados será feita o uso de abordagem qualitativa, por meio que a pesquisa disponibilizara de instrumentos bibliográficos encontrados da biblioteca da universidade, artigos, documentos e sites oficiais.

3.5 SÍNTESES DO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Quadro 13 - Sínteses do procedimento metodológico

Objetivos Específicos	Descrever a estrutura de um porto livre	Analisar a legislação portuária brasileira	Identificar modelos de gestão de portos no Brasil	Analisar a possibilidade de aplicação da gestão de porto livre em
Tipo de pesquisa	Descritiva	Descritiva	Descritiva	Exploratória
Meios de investigação	Bibliográfica	Bibliográfica e documental	Bibliográfica	Bibliográfica e de Campo
Classificação dos dados da pesquisa	Secundário	Secundário	Secundário	Primário e Secundário
Técnica de coleta de dados	Análise de dados e conteúdo	Análise de dados e conteúdo	Análise de dados e conteúdo	Análise de dados e conteúdo
Procedimento de coleta de dados	Livros, artigos e websites	Livros, artigos e websites	Livros, artigos e <i>websites</i>	Livros, artigos, <i>websites</i> e entrevista via
Técnica de análise dos dados	Qualitativa	Qualitativa	Qualitativa	Qualitativa

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2015)

4 PORTO LIVRE: UMA ALTERNATIVA PARA GESTÃO PORTUARIA BRASILEIRA?

Neste capítulo será abordada a análise dos dados a respeito da gestão portuária, sendo comparado a legislação brasileira com a legislação de Porto Livre do Uruguai, buscando extrair os elementos para a descrição dos modelos de gestão de portos. Os dados obtidos foram coletados utilizando um questionário referente ao porto livre, sendo respondido pela *Administración Nacional de Puertos* do Uruguai e os documentos enviados por esta Administração de Portos, além da legislação brasileira coletada nas bases oficiais de dados da Presidência da República. Essas informações foram analisadas à luz dos fundamentos teóricos extraídos de livros, artigos e bases de dados oficiais, com o objetivo de traçar considerações a respeito da alternativa de gestão portuária no modelo de porto livre, em uma perspectiva de utilização desse modelo para a gestão de portos brasileiros.

4.1 A LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA

O mar, desde a antiguidade, foi a base dos comerciantes fenícios que usavam sua superfície como o meio para realização do comércio. Tornando-se aplicável às redes comerciais, assim como o crescimento do comércio internacional, exigindo uma intensa regulamentação do trânsito, para embarcações civis e comerciais, além da implantação de portos para a comercialização marítima. Mesmo com âmbito internacional por apresentar fontes primárias e assinaturas de tratados no plano mundial, o Direito do Mar apresenta regras de Direito interno, onde seus procedimentos são implementados em forma de lei local, junto ao sistema jurídico dos Estados. Aliás que se estende por um universo de direitos onde a jurisdição normativa dos Estados, aplicados em concordância com as regras mundiais, assim pode ser compreendido como uma área normativa multidimensional representando normas do Direito nacional e internacional (MENEZES, 2015).

Buscando atender aos desejos de todos os envolvidos no comércio marítimo, tendo em vista uma maior competitividade no mercado mundial, com o posicionamento de produtos nacionais no exterior com custos menores, incluindo a redução na importação, obteve-se a modernização dos portos

quando houve a edição da nova lei para regular o assunto. Com esta modernização a Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, trouxe alterações nas normas que regulavam as operações das empresas que praticavam suas funções, bem como submeter os demais e próprios trabalhadores na área portuária (SILVA, 1994).

A Lei n 8.630/93 se propôs a promover as mudanças necessárias dos portos a fim de alcançar os parâmetros mínimos internacionais de movimentação de portos, mas fundamentalmente, de maneira específica para que pudessemos aproveitar as locações regionais de cada terminal portuário (GIBERTONI, 1998, p. 1).

A Lei dos Portos, 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 (BRASIL, 1993), apostou na iniciativa privada como a principal solução para resolver os problemas que atinge o setor portuário, trazendo algumas novidades e sustentação aos portos, Goulart (2007), apresenta os pilares na Lei de Modernização como:

A expansão do direito à iniciativa privada de fazer as operações portuárias, que na realidade definiu a privatização dos portos, originando a figura do operador portuário;

- a) A existência da OGMO (Órgão Gestor da Mão-de-Obra), entidade levada a incumbir a administração no fornecimento da mão-de-obra do colaborador portuário avulso, rompendo o monopólio dos sindicatos;
- b) A criação da Administração Portuária, que se encarrega das companhias docas estatais;
- c) O estabelecimento do Conselho de Autoridade Portuária onde o objetivo é ponderar sobre as regras de funcionamento de cada porto, constituído por três blocos: poder público, operadores portuários e trabalhadores portuários.

Outros fatores que levaram à modernização dos portos, entre eles a ausência de uma lei que pudesse aperfeiçoar as distintas relações na exploração portuária, da mesma maneira que envolvem os serviços e as operações do porto, porquanto havia uma série de legislações, arcaicas e obsoletas que bloqueavam o desenvolvimento do sistema portuário na sua abrangência, além dos variados órgãos que cessavam poderes padronizados sobre eles (SILVA, 1994).

A reforma na legislação portuária na década de 1990 tornou-se crucial em um momento de transformações intensas no comércio internacional. Estas reformas refletiram nas mudanças do transporte marítimo, no que lhe decorreu o importante aumento do volume de mercadorias transportadas e da imensa transformação tecnológica e organizacional do setor, ao qual se ressalta a difusão do uso do contêiner, o crescimento da dimensão das embarcações e o avanço na associação do transporte marítimo em cadeias logísticas. Essas modificações obrigaram os gestores e operadores a buscarem por eficiência na gestão e nas operações portuárias, deixando em evidência a questão da capacidade de entidades estatais de assumirem essa demanda (GUIMARÃES; ARAUJO JUNIOR, 2011).

Segundo Rocha e Morato (2008), o propósito final da Lei de Modernização dos Portos, projetava a modificação total da estrutura portuária brasileira, com o modelo qualificado de administração e um progresso na liberação do setor. As principais expectativas e finalidades da Lei foram as seguintes as seguintes:

- a) Permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado;
- b) Promover investimentos em superestrutura, a modernização das operações com a aquisição de equipamentos novos e mais produtivos pelo setor privado;
- c) Reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios nos portos;
- d) Permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitados às cargas próprias;
- e) Promover a concorrência entre terminais e entre portos, por meio do arrendamento das instalações e de terminais a empresas privadas;
- f) Adequar a quantidade de mão-de-obra na operação portuária levando em consideração os novos processos tecnológicos e produtivos.

De acordo com a Lei nº 11.488 de 15 de junho de 2007 aprovada pelo presidente da república Luís Inácio Lula da Silva, institui Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) reduzindo para

24 meses o prazo mínimo de utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e também a Contribuição para o financiamento da Seguridade Social (COFINS), desinente da obtenção de edificações; ampliando o período o para pagamento de Imposto e contribuições (BRASIL, 2007).

A nova Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, da modernização dos portos, teve o objetivo de ampliar a infraestrutura e reduzir custos na logística portuária, dispondo sobre a análise direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e atividades precipitadas pelos operadores portuários (BRASIL, 2013).

A prominência desta lei traz a representação do Porto Organizado que no art. 2º, inciso I, descreve como:

Bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (BRASIL, 2013, art. 2).

A nova Lei transformou as condições que definiam a natureza jurídica de uma instalação portuária, entretanto, promove alterações no enquadramento do regime jurídico aplicado com relação às instalações privadas. No que se refere à Lei nº 12.815/2013 que eliminou a distinção do tipo de carga a ser movimentada no terminal, encerrando a diferença que estava existente nos terminais privativos de uso específico e de uso misto, mantendo o regime jurídico inalterado, nas quais seja outorga de autorização (PAOLIELLO, 2014).

É indispensável destacar que o novo marco regulatório compreende dois modelos de outorga, de um lado, a concessão do porto organizado como um todo, de outro lado a transferência de áreas dentro do porto organizado. A Explanação de Motivos da Medida Provisória n. 595/2012, que foi convertida na nova Lei dos Portos, relaciona-se a ambas corporações com concessão de uso de bem público (FARRANHA; FREZZA; BARBOSA, 2014).

A Lei 12.815 ou a Nova Lei dos Portos, que dispõe sobre a exploração dos portos e instalações portuárias, em seu artigo 17, inciso VI a União concede à Administração do Porto o ofício de controlar a operação portuária, defendendo a realização com regularidade, êxito, segurança e apreço ao meio ambiente. A operação portuária corresponde ao embarque e

desembarque das mercadorias e de passageiros em qualquer um dos portos nacional seja organizado, privativo ou privado (FABRIZ; OBREGÓN, 2014).

O inciso IX do art. 17, na nova lei dos portos, dá autorização ao movimento de cargas das embarcações, restringindo a notabilidade da autoridade marítima em ocorrência de assistência e salvamento de embarcação, atendendo as demais autoridades portuárias. Já o inciso X do art. 17 relata a suspensão das operações que afetam o funcionamento do porto, ressalvando os princípios de interesse da autoridade marítima encarregada pela segurança de todo trafego aquaviário (BRASIL, 2013).

4.2 COMPARANDO MODELOS DE GESTÃO DE PORTOS DO BRASIL E URUGUAI

A maior parte da movimentação de mercadorias nos portos brasileiros é de responsabilidade do setor privado. O modelo portuário brasileiro que foi adotado em 1993, regulamentado pela chamada Lei dos Portos, influenciou o crescimento privado nos portos, mantendo os serviços de infraestrutura portuária sob controle do setor público que atualmente dificulta o funcionamento dos portos. No Brasil, alguns dos principais portos sofrem restrições a operações de navios grandes, por falta de investimentos aos acessos portuários, até mesmo o acesso terrestre que poderia permitir um crescimento dos volumes e a participação do modal ferroviário na logística portuária (LACERDA, 2016).

Os portos públicos são compreendidos como uma área onde se encontra apenas uma instalação portuária de uso público ou diversas instalações de uso público ou privado. Estas instalações portuárias de uso público podem se localizar apenas dentro do território do porto organizados, à medida que as instalações privadas podem estar dentro ou fora do porto. No exterior do porto público, geralmente, existem simplesmente instalações de uso privado (LOBO, 2000).

O terminal privativo é uma definição da empresa a que pertence e soma sua operação industrial ou comercial, sendo que o objetivo importante do terminal é a movimentação da carga própria, relativa com a entidade. O titular do terminal privado tem a liberdade para controlar movimentação de cargas de

terceiros, em medida de preencher a capacidade das instalações do porto. Ao fornecimento dos serviços públicos portuários consiste da delegação específica do poder público e se remete aos controles administrativos, ocorrendo nas contratações de movimentação de mercadorias de terceiros nos terminais privados (LOBO, 2000).

Apesar da administração dos terminais e operações serem efetuadas pelo setor privado, o dever da administração, infraestrutura, da subvenção de terminais público-privados, da mesma maneira os investimentos ao acesso do porto tanto terrestre como aquaviário, são de responsabilidade do setor público. A incapacidade do Poder Público de realizar suas obrigações de prover infraestrutura faz com que os serviços portuários sejam ineficientes, prejudicando o desenvolvimento do porto e o próprio comércio externo. Uma das dificuldades que os portos brasileiros estão enfrentando atualmente são as limitações às operações de navios de grande porte, em virtude de as dragagens de acesso aos canais dos portos serem de dimensões insuficientes para o acesso e atracagem desses navios, além da logística portuária não ter recebido as adequações necessários para as operações no cais, deixando margem de ineficiência no funcionamento do porto (ROCHA; MORATO, 2008).

Segundo Marchetti e Pastori (2006), a Lei dos Portos 8.630/93 definiu duas atribuições para o Setor Público e privado na construção e opção da infraestrutura portuária brasileira que são:

O setor privado tornou-se responsável pelo aparelhamento portuário incluindo os investimentos nos equipamentos necessários para a operação dos terminais e a recuperação e conservação das instalações e pela operação das áreas de embarque e desembarque de cargas;

O setor público manteve a responsabilidade pela construção e manutenção da infraestrutura portuária, incluindo projetos de dragagem e de acessos terrestres, projetos de meio ambiente e segurança e projetos de infraestrutura, além da função fiscalizadora e promotora do porto

Para Britto et. al. (2015), existem cinco modelos de exploração encontrados nos portos no mundo, como demonstrado no Quadro 14:

Quadro 14 – Modelos de gestão portuária

Modelo de gestão Portuária	Regulamentação e Supervisão	Gestão de Áreas Comuns	Gestão de Áreas de Uso Restrito	Operação Portuária
Service port	Pública	Pública	Não há	Pública
<i>Tool port</i>	Pública	Pública	Não há	Privada
<i>Landlord</i> público	Pública	Pública	Privada	Privada
<i>Landlord</i> privado	Pública	Privada	Privada	Privada
Privado	Privada	Privada	Privada	Privada
Porto Livre	Pública	Pública	Pública	Pública e Privada

Fonte: Elaborado pelo pesquisador a partir de Britto et. al. (2015)

O porto público não tem a presença do setor privado, todas execuções realizadas são reportadas ao Poder Público, modelo também chamado de *service port*. Os portos Quase-Públicos tem o envolvimento privado somente nas operações portuárias em atividades próprias do terminal como armazenagem das mercadorias, descarga de navios e operações de cargas, modelo classificado por *tool port*. No modelo Público-Privado o ofício de regulamentar e supervisionar fica na responsabilidade pública, já da prestação dos serviços compete ao setor privado. Este modelo também considerado *landlord* público é comum nos países, principalmente no Brasil. O porto Quase-Privado têm um agente privado como *landlord*, assim é nomeado *Landlord* Privado. O Poder Público é apenas encarregado por meio de uma autoridade portuária a realizar as atividades de supervisão e regulamentação, sendo o setor privado o responsável a fazer toda gestão da área do porto. O último modelo é o Porto privado, que se compõem de todos os fundamentos e operações privadas onde o Estado não tem envolvimento direto na modalidade portuária (BRITTO Et. Al, 2015).

No *service port* a Autoridade Portuária é pública e tem como posse os ativos do porto que são os terrenos construções e equipamentos. Os serviços do porto são executados por colaboradores vinculados diretamente à Autoridade Portuária. Suas desvantagens estão na escassez de concorrência, o que faz obter ineficiência na gestão do porto e ausência de inovação, não orientando sua operação para o cliente e o mercado. Outro fator importante, é a dependência de recursos públicos para sua movimentação, acarretando em despesas desnecessárias de fundos quanto volume de investimento abaixo das imposições do porto e o limite do setor privado sobre o manejo de cargas no porto. As vantagens desta gestão estão no elemento de comando que submete

o desenvolvimento a as operações do porto com mesma responsabilidade (CNI, 2007).

CNI (2007, p.13), descreve o modelo de gestão *tool port* como:

Esse modelo se caracteriza pela divisão operacional das responsabilidades. A Autoridade Portuária detém, desenvolve e mantém a infraestrutura e superestrutura portuária. A operação dos equipamentos é feita, geralmente, por mão-de-obra da Autoridade Portuária, mas outras atividades nos navios e cais são executadas por empresas privadas de pequeno porte. A principal fraqueza é a fragmentação das responsabilidades pelo manuseio das cargas que pode levar a conflitos entre as empresas, os trabalhadores do porto e a administração portuária. As empresas privadas utilizam equipamentos de terceiros e operam basicamente como contratadores de mão-de-obra, o que tende a gerar instabilidade na sua atuação e a limitar sua expansão. Além disso, o controle dos investimentos pelo setor público, embora evite a duplicação de instalações, tende a gerar volume de investimento inferior às necessidades do porto e inibir as inovações.

Na gestão de *landlord port* o órgão regulador é a Autoridade Portuária que mantém a propriedade do porto. Onde as empresas privadas se responsabilizam pela infraestrutura, respondendo pelas operações realizadas. A autoridade portuária controla a atividade econômica e o desenvolvimento de longo prazo da área e a manutenção básica da infraestrutura, como os acessos rodoviários ao porto, berços, ancoradouros, etc. o setor privado fornece e preserva sua própria superestrutura, comprando e instalando seus próprios equipamentos. As vantagens desta gestão estão na capacidade das empresas privadas solucionar as demandas do mercado, executando as operações portuárias com eficiência, favorecendo o comprometimento com o próprio porto em atender às solicitações de investimentos (CNI, 2007).

Quadro 15 – Organização e distribuição dos portos brasileiros

...(continua)

Tipo de administração	Regime	Quantidade	Principais unidades
Pública	Sob regime de concessão a governo estadual	3	São Sebastião – Governo de São Paulo; São Francisco do Sul – Governo de SC; Imbituba – Companhia Docas de Imbituba
Privada	Sob regime da concessão a entidade privada	2	Panorama e Presidente Epitácio – Ferroban.
Pública	Sob regime de delegação e governo estaduais	15	Principais portos: Macapá, Porto velho, Manaus, Itaquí, Recife, Paranaguá, Itajaí, Porto Alegre e Rio grande

Quadro 15 – Organização e distribuição dos portos brasileiros

...(conclusão)

Pública	Sob regime de autorização a governo estadual	1	Suape – Pernambuco
Pública	Empresas vinculadas ao ministério dos transportes (Companhias Docas)	19	Principais portos: Belém, Santarém, Vila do Conde, Natal, Maceió, Salvador, Aratu, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Sepetiba, Angra dos Reis e Santos
Terminais Privados	Terminais de uso privativo, em geral fora do porto organizado	42	Principais terminais: Ponto da Madeira, Alumar, Trombetas, PPSA, Pecém, Praia Mole, Tubarão, Dow Químicas, entre outros.

Fonte: Marchetti e Pastori (2006).

O Quadro 15 mostra a divisão administrativa e os regimes que controlam os principais portos brasileiros, contando com 82 portos e terminais espalhados em seu território.

O artigo 40 da Lei de Modernização dos Portos 12815/13 apresenta seis modelos de serviços e operações portuárias realizada dentro da área dos portos brasileiros, que são:

- a) **Capatazia:** operações que movimentam os bens e as mercadorias nas instalações internas do porto, contendo o recebimento, verificação, transporte interior, abertura de volumes para a fiscalização aduaneira, manuseamento, arrumação e entrega, assim como o carregamento e descarregamento de embarcações, efetuadas por equipamentos portuários;
- b) **Estiva:** operação de movimentação de mercadorias nas embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo e arrumação, utilizando os aparelhos de bordo para o descarregamento e carregamento;
- c) **Conferência de carga:** É a atividade onde controla a contagem de volumes, registra as suas especificações, sua origem ou destino, análise do estado das mercadorias, pesagem, conferência do manifesto e demais serviços realizados nas operações de carregamento e descarga de embarcações;
- d) **Conserto de carga:** é a manutenção e restauração das embalagens de mercadorias, nas atividades de carregamento e descarga de

embarcações, reembalando, marcando, remarcando, carimbando, etiquetando, abrindo as quantidades para vistoria e posterior recomposição;

- e) **Vigilância de embarcações:** Operação de vigilância da entrada e saída de pessoas do interior das embarcações que estão atracadas ou ancoradas na área portuária, tal como a movimentação de bens nos portálos, rampas, porões, plataformas e em outros locais do navio;
- f) **Bloco:** operação de limpeza e manutenção de embarcações mercantes e de seus tanques.

De acordo com a Lei de modernização dos Portos 12.815/13 em seu Artigo 3º, afirma que para que os portos brasileiros evoluam, alcancem competitividade e contribuam para o desenvolvimento do país é necessário cumprir as seguintes indicações:

- a) Ampliação, modernização e o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura que compõem os portos organizados e as instalações portuárias;
- b) Garantia da redução e da publicidade das tarifas e preços aplicados no setor, da qualidade da operação prestada e da eficiência dos direitos dos usuários;
- c) Incentivo à modernização e ao aperfeiçoamento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, incrementar e qualificar a mão de obra portuária e à eficiência dos serviços prestados;
- d) Promover a segurança das embarcações na entrada e na saída dos portos;
- e) Incentivar à concorrência, estimulando a atuação do setor privado e proporcionando o extenso acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

O porto livre tem como sua característica a livre circulação de mercadorias, sem procedimentos formais ou autorizações, enquanto dentro da zona aduaneira está mercadoria estará isenta de cobrança de impostos e taxas aplicadas a importação e exportação. Seus serviços portuários funcionam vinte

e quatro horas por dia, ao ponto de aumentar a eficiência, qualidade e a produtividade do porto, promovendo a economia nacional (ACOSTA; CAMAÑO, 2009).

As prestações de serviços portuários realizados por empresas privadas no porto, devem ser aplicados nos termos e condições propostas pelos regulamentos, com o conselho da Administração Nacional do Porto. Estes regulamentos vão estabelecer os requisitos técnicos e econômicos que essas empresas devem seguir, podendo utilizar equipamento e instalação e seus próprios colaboradores. Podem ser contratados os equipamentos e utensílios da própria Administração Nacional do Porto, entretanto o uso de docas e guindastes existentes podem formar um monopólio feito nas mãos de agentes privados (GRUPORAS, 2016).

Segundo Buschiazzi e Chiesa (2009), O regime de Porto Livre é um sistema de características únicas ao se comparar com outros regimes de terminais da América do Sul, entre os quais estão:

- a) A livre circulação das mercadorias sem demandas burocráticas ou autorização dentro do porto;
- b) Isenção dos tributos internos e de comércio exterior exercida a exportação, importação e trânsito de mercadorias. Esta isenção se estende a todos os impostos em geral, sempre que há uma entidade estrangeira;
- c) Instalações adequadas para depósitos e operações de inventário;
- d) As atividades portuárias relacionadas com os produtos não podem modificar a sua natureza, mas sem a agregação de valor para eles pode mudar a sua apresentação, por exemplo;
- e) Para as atividades relacionadas ou associadas com os serviços prestados pode-se listar como: carga, descarga, contrapeso e mobilização de volumes, além das seguintes atividades: depósito, embalar, remarcar, classificar, agrupar, desagrupar, consolidação e desconsolidação, fracionamento, transporte, transferência, navios de abastecimento, reparação de barcos, entre outros.
- f) Não há tempo determinado para permanência de mercadorias dentro da zona portuária;

- g) As mercadorias originárias do MERCOSUL são mantidas até entrar sob o regime de Porto Livre;

A gestão de Porto Livre aplica-se ao porto de Montevideú, com capacidade para receber navios do exterior, onde as áreas e as respectivas zonas de acesso são legalmente definidas. Estas zonas são determinadas pelo Poder Executivo e está sob a jurisdição da Autoridade Portuária que deve proporcionar as circunstâncias físicas necessários para a realização destas atividades, que também é organizada pela Alfândega Nacional (ACOSTA; CAMAÑO, 2009).

Quadro 16 – Questionário aplicado a Administração Nacional dos Portos

...(continua)

Questionamentos	Descrição
Qual é a Definição do regime de Porto Livre?	Portos Livres são as áreas aduaneiras portuárias onde os impostos, diretos e taxas de importação são isentos. Pode-se realizar atividades que agregam valor, sem alterar a natureza das mercadorias, e reexportar sem tributação (MEF, 2016).
Quais as principais características de um Porto Livre?	Prestações de serviços portuários eficientes, competitivos, livre e seguro; divulgar a economia nacional; ter melhor condições de intermodalidade; maiores competitividades de produtos nacionais por baixo custo e melhor serviços; porto de última geração; Maior oferta de serviços aos navios, cargas e usuários do porto; concentração de cargas de valor agregado (ANP, 2016).
Quais são os parceiros da gestão e operações do porto de Montevideo?	ANP: Administração Nacional dos Portos; DNA: Direção Nacional de Aduanas; PNN: Prefeitura Nacional Naval; CONMO: Controle Marítimo; CENNAVE: Centro de Navegações; CCPM: Comitê de Qualidade do Porto de Montevideú (ANP, 1994).
Quais são as atividades permitidas e não permitidas dentro do porto?	São permitidas as atividades referentes à mercadoria onde não altera a sua natureza, podendo adicionar valor, modificando sua aparência ou instrumentos, disponibilizando livremente no marco que é permitido pela Lei dos Portos e seus regulamentos; Atividade relativas com os serviços prestados às atividades de carga; Dentro das instalações portuárias poderão apenas ser realizadas as atividades por pessoas autorizadas, estruturas ou instalações que são compactas com os costumes, planejamento portuário, da legislação, seus regulamentos e normas complementares. Não é permitido, restaurantes, instalações ou edifícios destinado a residência permanente ou sala; fios aéreos de linhas de energia elétrica; colocação de qualquer sobrecarga ou linha de metrô ou qualquer tipo de publicidade, não autorizada pela Autoridade Portuária. É proibido também as vendas ou transações comerciais para pessoas públicas e privadas no recinto aduaneiro. Não é permitido a permanência de pessoas durante a noite e recintos de porto livre, excetos aqueles que estão trabalhando sobre a autorização da Autoridade Portuária. (ANP, 1994).

Quadro 16 – Questionário aplicado a Administração Nacional dos Portos
(conclusão)

Quais os benefícios de um regime de Porto Livre?	<p>- Todas as mercadorias que chegam no território aduaneiro vindo de fora do país estão isentos de direitos aduaneiros, taxas e impostos aplicáveis à importação ou durante a mesma.</p> <p>- As mercadorias que estão depositadas dentro do porto sob regime de Porto Livre poderão ficar no recinto sem limite de prazo de permanência (ANP, 1994).</p>
Existem taxas e impostos cobrados nas mercadorias que chegam ao porto?	<p>- Os produtos e mercadorias introduzidos do recinto aduaneiro portuário para o território aduaneiro nacional, serão considerados importação, portanto pode estar sujeita a impostos aduaneiros, taxas e tarifas relacionadas.</p> <p>- As mercadorias e bens colocados em ambiente aduaneiro portuário em território nacional, que não são utilizados para o consumo, instalações, edifícios. Construções e equipamentos portuários, serão considerados como exportação e sujeitas ao regime pertinente (ANP, 1994).</p>
Quais as Operações e atividades realizadas no regime de porto livre?	<p>Classificação: A separação ou a combinação de Mercadorias para a seleção ou a mistura de classes, tipos e famílias, incluindo o complemento com os documentos especificados no manifesto de carga parciais ou variadas;</p> <p>Remarcação: É a operação que muda o destino de uma mercadoria, marcas ou sinais de pacotes. Ela rege a difusão da informação aduaneira;</p> <p>Manipulação: São as operações de movimentação física de mercadorias para qualquer área interna portuária, não incluindo carga ou descarga e acondicionamento de ambos os navios que entrem ou saiam, como carros ou qualquer outro veículo, dirigindo com destino fora do porto;</p> <p>Fracionamento: É a Divisão das mercadorias contidas numa remessa, a granel ou recipiente, para formar outra diferente, as mercadorias consistem de fragmentação sem alterar a sua natureza;</p> <p>Transporte: É a atividade relacionada ao movimento de bens ou mercadorias e serviços com relação ao movimento, incluindo os sistemas e interfaces que conectam diferentes meios ou modos de transporte nacional ou internacional. A emissão será feita por pessoas autorizadas;</p> <p>Transbordo: No porto livre, é a transferência de mercadorias de um meio de transporte para outro dentro do recinto portuário alfandegário. Exigindo a emissão de dados aduaneiras e de transporte realizados por pessoas autorizada;</p> <p>Reembarque: Representa a remoção, sem pagamento de impostos, dos bens ou produtos que estão nos portos nacionais e são enviados para o exterior ou outros portos nacionais ou zonas francas;</p> <p>Transito internacional: É a passagem de mercadorias ou produtos vindos do exterior, zonas ou territórios aduaneiros portuários nacionais reenviando aos países estrangeiros;</p> <p>Depósito: É a atividade que concebe a permanência de mercadorias sob os cuidados ou custódia da autoridade portuária, operadores ou distribuidores;</p> <p>Armazenamento: São atividades de gestão ou de manipulação de mercadorias e produtos;</p> <p>Prestação: O ato de organizar o destino das mercadorias, incluindo planejamento, preparação e entrega de ordens que possibilita o desenvolvimento de atividades permitidas no Porto Livre (ANP, 1994).</p>

Fonte: Administración Nacional de Puertos (2016); Ministerio de Economía y Finanzas (2016).

O Quadro 23 descreve as respostas ao questionário enviado à *Administración Nacional de Puertos de Montevideo*. Os responsáveis enviaram documentos que deram suporte para a caracterização de um Porto Livre, conforme o modelo em funcionamento no Uruguai. Essas definições e características foram usadas para o desenvolvimento de uma comparação com os modelos de gestão dos portos brasileiros, oferecendo o suporte teórico e prático para a análise da possibilidade da internalização de um modelo de gestão similar nos principais portos nacionais.

4.3 GESTÃO PORTUÁRIA NO MODELO DE PORTO LIVRE: UMA ANÁLISE PARA A VERIFICAÇÃO DA POSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO EM TERRITÓRIO BRASILEIRO

A gestão de Porto Livre determina atingir um projeto de reforma portuária, introduzindo uma ampla série de desenvolvimento focado nas inovações do setor portuário, favorecendo assim o progresso da economia nacional. Este processo de inovação eliminara o monopólio dos serviços portuários, obtendo maior participação do setor privado e um determinado nível de concorrência entre os serviços oferecido (SIQUEIRA; SZASZ, 2010).

A competição no comércio mundial vem crescendo e para que se torne viável a aplicação de uma nova gestão portuária nos portos brasileiros devem ser seguidos os padrões internacionais e a legislação portuária, adquirindo uma integração da logística ao porto tornando suas operações e serviços oferecidos com qualidade diferenciando-se dos demais portos.

A dificuldades do acesso ao porto necessita ser transformadas, a demora nos procedimentos do porto faz com que tantos caminhões como navios atrasem seus serviços causando um enorme gargalo na entrada do porto, porém os navios que chegam aos portos tem seus horários estipulado, se a carga não estiver dentro da embarcação ela pode ser deixada para trás.

A introdução do regime de Porto Livre irá gerar eficiência nas operações, refletindo em redução de custo para o armador. Um navio que permanência no recinto por 4 dias, após a aplicação do regime ficara no máximo 1,5 dia, diminuindo a necessidades de extensivas docas e crescendo a

produtividade no porto. Estes menores custos aumenta a movimentação de mercadorias e atrai novos investidores.

A gestão de porto livre é uma base para com que o funcionamento dos portos brasileiros seja realizado com eficiência, o que incentivaria à modernização e ao aperfeiçoamento da gestão dos portos, qualificando a mão de obra portuária e serviços prestados, diminuindo as tarifas e preços aplicados no setor, desenvolvendo a infraestrutura, fazendo com que o torne competitivo e evolua (SIQUEIRA; SZASZ, 2010).

O Quadro 17 descreve um comparativo entre a gestão de porto livre e gestão dos portos brasileiros, analisando os fatores administrativos, operacionais, legislação e normas e o modelo de negócios, demonstrando os ajustes necessários para que esse novo regime seja implementado no Brasil.

Quadro 17 – Análise de ajustes para implementação do Porto Livre no Brasil
...(continua)

Fatores	Porto Livre	Portos brasileiros	Ajustes para implementação
Administrativo	Promove melhores condições de intermodalidade dos transportes, aumento na competitividade dos produtos nacionais, favorecendo baixo custo de gestão e operação do sistema portuário e prestação dos serviços com máxima produtividade, e eficiência e qualidade	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliar a infraestrutura e reduzir custos na logística portuária, dispendo sobre a análise direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e atividades precipitadas pelos operadores portuários - Nos portos públicos a contratação de colaboradores é por meio de concurso público onde a Antaq deverá promover processo seletivo público, observando os direitos da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, já os portos privados te a livre contratação. - A pré-qualificação do operador portuário será realizada perante a administração do porto. Os serviços do operador portuário estão sujeitos às regras estabelecidas pela Antaq. 	Organizar o porto, contratar pessoas especializadas, diminuir ou isentar a taxas cobradas dentro do porto, aumentando o fluxo de movimentação de mercadorias.
Operacional	Recebe navios internacionais, sua infraestrutura portuária de última geração, eficiência e agilidade nas operações dentro porto	Restrições a navios maiores, poucos portos podem receber navios internacionais, infraestrutura portuária com deficiência, porém com projetos de aperfeiçoamento	Investimento em infraestrutura para eficiência das operações no porto.

Quadro 17 – Análise de ajustes para implementação do Porto Livre no Brasil
(conclusão)

Legislação e Normas	As normas e regras do porto livre são delimitados pelo Poder executivo e sob a responsabilidade da <i>Administración Portuaria</i> , dotando todas as condições físicas e organizacionais sobre julgamento da <i>Dirección Nacional de Aduanas</i> , que permitiu a livre circulação de bens e mercadorias no recinto aduaneiro.	As regras e leis portuárias brasileiras são definidas pelo Poder Executivo. A administração do porto é adotada justamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado	Autorização do Poder Executivo para implementação do Porto Livre nos portos brasileiros.
Modelo de negócio	Eficiência na movimentação do porto, não tem congestionamento, filas de espera, as cargas chegam e saiam do porto no tempo programado, isenção de tributos e impostos para mercadorias importadas que chegam no porto.	As exportações brasileiras são isentas de imposto, custos menores comparados a outros modais de transportes.	Investimento no setor portuário, ampliando a infraestrutura.

Fonte: Elaborado pelo pesquisador a partir da Lei nº 12.815/2013 (Brasil,2013) e Decreto nº 455/994 (ANP,1994).

As operações de Porto Livre são importantes para o desenvolvimento econômico do país e com isso deve ser organizada e controlada de perto, podendo remover as barreiras que impedem a eficiência operacionais do porto, facilitando seus procedimentos.

O regime de Porto Livre permitirá ao país ter vantagens comparadas a outros portos da região, as mercadorias que chegam no porto sem ter que pagar tarifas de importação, podendo permanecer indefinidamente sobre este, permitindo que os empresários adiem a nacionalização da mercadoria no momento mais oportuno, minimizando os custos financeiros (SIQUEIRA; SZASZ, 2010).

4.3.1 Fatores favoráveis e desfavoráveis na aplicação da gestão de um modelo de porto livre

Supramar (2016) relata que os armadores internacionais têm apontado o regime de porto livre utilizado pelo Porto de Montevideo como eficiente e confiável, além de ter segurança em suas operações tornando-o competitivo, gerando qualidade em seus processos e menores custos. O recinto portuário funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano. Diferente de determinados portos no mundo, a gestão de porto livre faz com que suas atividades sejam modernas, ágil e dinâmica, onde não consistem situações de congestionamento, espera para entrada no porto, nem atrasos na operação de carga e descarregamento de contêineres até o carregamento nos navios.

A gestão de Porto Livre transforma o porto em uma zona de exclusão aduaneira, que de acordo com a Supramar (2016) se resulta na “livre circulação de mercadoria sem exigências de permissões, autorizações, procedimentos formais nem trâmites especiais. Isenta de qualquer tributo e encargos durante sua permanência no Porto Livre”. Onde as mercadorias permanecem nos portos sem limites de prazo, mantendo seu certificado de origem, possibilitando a fragmentação dos certificados de origem do Mercosul.

De acordo com os textos acima aplicação do regime de Porto Livre nas instalações portuárias brasileiras traria eficiência e desenvolvimento para os portos nacionais. As empresas exportadoras e importadoras buscam menores custos e é isso que o Porto Livre proporciona, pois, suas taxas e impostos sobre mercadorias que estão dentro do porto são nulas, levando benefícios a todos aqueles quem usam o comércio internacional para gerar a economia.

A gestão de Porto Livre, possibilita aos clientes do porto a deixar suas mercadorias sobre custódia indefinidamente no porto livre, discordando dos demais portos que dispõem de prazo de vencimento de permanência das mercadorias nos seus recintos, caso contrário vai para leilão. Com este regime os importadores aproximam seus bens e produtos de seu destino final em outros países, diminuindo para poucos dias o tempo de entrega (SUPRAMAR, 2016).

Segundo ANP (2016) relata que o regime de porto livre permite maior flexibilidade na movimentação de cargas e com isenções fiscais. Com isso os portos que aderirem essa gestão poderão receber um número maior de movimentações de cargas.

Muitas empresas erram ao enviar seus produtos de forma incorretas para seus clientes como por exemplo embalando de forma inadequada, problemas com costumes entre outras coisas, por isso o porto livre é eficiente como forma de evitar multas e custos não programadas, dentro do porto livre os bens e mercadorias podem ser inspecionados, reembalando e enviando para o destino final de maneira correta (SUPRAMAR, 2016).

No Brasil de acordo com o Ipea (2009) as inúmeras barreiras à expansão do setor portuário estão na escassez de infraestrutura, comprometendo o potencial e o crescimento do setor. Para que um regime de porto livre seja adequado para um porto brasileiro é necessário que a sua infraestrutura seja reformada para que torne o porto eficiente.

Se um porto não tiver uma infraestrutura compatível com o regime de porto livre será uma desvantagem aplicar esta gestão. Nem todos os portos brasileiros tem capacidade para aderir ao porto livre, somente portos internacionais e com grande movimentação seriam ideais para essa gestão. Segundo Brasil (2014) A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) tem projetos de investimentos no setor portuário brasileiro, ampliando a eficiência logística dos portos nacionais, tornando o setor mais competitivo e reduzindo os custos de transporte aquaviário e auxiliando no desenvolvimento do país.

Se estes projetos forem colocados em pratica e os portos brasileiros possuírem melhores infraestrutura, seguindo a Lei de Modernização do Portos vista anteriormente que prevê aumentar a eficiência e desenvolvimento portuários, a gestão de porto livre torna possível ser aplicada nos portos brasileiros, tornando uma vantagem para empresas quem aderem a menores custos e aumentando o movimento portuário nacional.

O sucesso da gestão de Porto Livre não depende apenas de seu controle, mas se encarrega da combinação de variados fatores tais como, profundidade dos cais, infraestrutura e qualidade dos serviços prestados (SIQUEIRA; SZASZ, 2010).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo inicial da pesquisa visou analisar a gestão Porto Livre para verificar a possibilidade de que este modelo de gestão de porto visa ser uma alternativa para aplicação nos portos brasileiros. Com isso na decorrência do desenvolvimento do trabalho foram evidenciados por meio de fundamentação teórica, onde demonstrou a importância da logística internacional no comércio mundial de bens, os *inconterms* como instrumentos base para negociação comercial, a administração portuária brasileira que podemos observar toda sua estrutura e organização administrativa. Apresentação dos principais portos brasileiros e mundiais e além de demonstrar os principais modais utilizados pelo sistema de transporte no Brasil.

O modal marítimo tem sido uns dos principais meios de transporte utilizado nos últimos anos, isso encarrega pelo fato das importações e exportações terem estado em crescimento, empresas nacionais estão querendo se expandir e levar seus produtos ao mercado internacional, para isso é preciso que o meio de transporte que levara seus produtos ao mercado final tenha menores custos e excelente qualidade.

A infraestrutura portuária brasileira está atrasada comparada com outros portos no mundo, os grandes gargalos que acontecem diariamente nas zonas portuárias são a deficiência na eficiência na movimentação e operação do porto, causando congestionamento, cargas saindo com atrasos e além das variadas tarifas e taxas cobradas. Para que o sistema brasileiro portuário torne competitivo surge a necessidade de investimento na infraestrutura mudança e sua gestão o que poderá levar ao crescimento da economia.

O Porto Livre torna uma alternativa para gestão portuária brasileira pelo fato de ser um regime eficiente, onde a movimentação ocorre com agilidade e rapidez, descongestionando os gargalos portuários, não obtendo tanta burocracia o que atrasa os portos brasileiros pelos inúmeros documentos que existem para a liberação das cargas, além do porto livre ter menores

custos pois dentro do porto a movimentação de cargas são isentas de taxas e impostos.

O sistema portuário brasileiro é administrado pelo setor público ou privado, onde geralmente o setor público é responsável pelo território terrestre e aquaviário o que gerou incompetência pois o governo não tem investido e nem administrado de forma correta, prejudicando o desenvolvimento dos portos brasileiros.

O setor privado tem se destacado por ter mais investimento em infraestrutura e equipamentos, o que torna a operação portuária mais rápida, porém os principais portos do Brasil tem participação do setor público. A legislação portuária brasileira aplicou em 2013 a nova Lei de Modernização dos Portos, isso levará investimento na infraestrutura em toda cadeia portuária brasileira, reduzindo os custos.

Ao definir a análise dos dados de um regime de porto livre e da gestão portuária brasileira podemos observar que se a infraestrutura portuária brasileira se modificar e transformar sua parte burocrática com agilidade a aplicação do Porto Livre seria possível pois transformaria o setor portuário brasileiro.

O governo tem domínio sobre a legislação dos portos, enquanto sua função for apenas receber os impostos e taxas cobrados pelo porto e deixar de investir no setor portuário, continuar-se-á com uma logística que não atende as necessidades de movimentação carga no país, com problemas em todo sistema portuário e perdendo concorrência com os demais países, assim aplicação do Porto Livre não seria possível pois não adiantaria ter uma gestão eficientes em portos com mal infraestrutura.

REFERENCIAS

- ACOSTA, Lorena Blanco; CAMAÑO, Lizett Vidal. **Impacto potencial del régimen de puerto libre en la prestación de servicios logísticos desde Uruguay**. Universidad de la República (Uruguay). Facultad de Ciencias Económicas y de Administración. 2009. Disponível em <<https://www.colibri.udelar.edu.uy/bitstream/123456789/425/1/M-CD3817.pdf>>. Acesso: 15 abr. 2016.
- ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS. **Decreto 455/994**: Reglamento de los puertos libres uruguayos y de su relación con los órganos de control del Estado. Montevideo.1994. Disponível em: <http://www.anp.com.uy/inicio/institucional/marco_legal/decretos/decreto_455_994>. Acesso em: 25 abr. 2016.
- ANTAQ. Agencia Nacional de transporte Aquaviário. **Panorama da navegação marítima e de apoio**. 2012. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2012.pdf>>. Acesso em 20 out. 2015.
- _____. **Boletim anual de movimentação de carga**. 2014. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/Anuarios/Anuario2013/Tabelas/AnaliseMovimentacaoPortuaria.pdf>>. Acesso em 10 out. 2015.
- _____. **Perguntas frequentes**. 2016. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/PerguntasFrequentes.asp>>. Acesso em 20 jun. 2016.
- APSFS. Sistema portuário nacional. 2014. Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/007-sistemaportuarionacional.pdf>>. Acesso em 15 abr. 2016.
- APRENDENDO A EXPORTAR. **Inconterms**. 2016. Disponível em <<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/informacoes/incoterms.htm>>. Acesso: 15 abr. 2016.
- ARAÚJO; Arilson, RODRIGO; Mauro, CASTANHERA; Sueli Aparecida, ARAÚJO; Ângela. **Principais portos brasileiros, suas infra-estruturas, problemas e possíveis soluções**. 2012. Disponível em: <http://www.unifil.br/portal/arquivos/publicacoes/paginas/2012/2/450_691_publicacao.pdf>. Acesso em 10 out. 2015.
- BARROS; Aidil Jesus da Silveira, LEHFELD; Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de metodologia científica**: um guia para a iniciação científica. 2 ed. São Paulo: Makron, 2000.
- BEHRENDTS, Frederico L. **Comércio exterior**: 7. Ed. Porto Alegre: Síntese. 2002.

BEZERRA, Diego Santos. **Portos brasileiros: problemas e perspectivas**. 2013. Disponível em: <<http://www.portal-administracao.com/2013/10/portos-brasileiros-problemas-e-21.html>>. Acesso em 10 out. 2015.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J.; COOPER, M. Bixby. **Gestão de suprimentos e logística**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

BRASIL (1993) **Lei no 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso em 19 out. 2015.

BRASIL COMEX. **Cingapura recebe 120 mil navios por ano**. 2016. Disponível em <<http://www.brasilcomex.net/integra.asp?cd=5413>>. Acesso em 23 abr. 2016.

_____. **Movimentação de Roterdã**. 2015. Disponível em: <<http://www.brasilcomex.net/integra.asp?cd=4088>>. Acesso em 19 out. 2015.

BRASIL. BNDES. **Estudo do Setor de transporte aéreo no Brasil**. 2008. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada_aereo.pdf>. Acesso em 22 abr. 2016.

BRASIL, Câmara de Comercio Exterior. **RESOLUÇÃO Nº 21, DE 07 DE ABRIL DE 2011**. Publicada no D.O.U., 2011. Disponível em: <<http://www.camex.gov.br/legislacao/interna/id/772>>. Acesso em: 01 jun. 2016.

BRASIL. **Expansão ferroviária é estratégica para retomada do crescimento**. Portal brasil. 2015. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2015/06/expansao-ferroviaria-e-estrategica-para-retomada-do-crescimento>>. Acesso em 22 de abr. 2016.

BRASIL. Ministério dos transportes. **Fundo da Marinha Mercante**. 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/fundo-marinha-mercante.html>>. Acesso em 24 abr. 2016.

BRASIL. Presidência da República Federativa do Brasil. **Brasil 2007**. Brasília. [2016]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11488.htm>. Acesso em: 04 abr. 2016.

BRASIL, Receita Federal do Brasil. **Informações INCOTERMS 2010**. Brasília: Ministério da Fazenda, 2011. Disponível em: <www.receita.fazenda.gov.br/publico/Aduana/Siscomex/Incoterms2010.doc>. Acesso em: 01 jun. 2016.

BRASIL. Secretaria de Portos. **Obras Portuárias**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/acessos-portuarios>> Acesso em 01 maio 2016.

_____. **Secretaria de Sistema portuário nacional**. 2015. Disponível em:

<<http://www.portosdobrasil.gov.br/rodape/coluna-1/assuntos/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>> . Acesso em 10 out. 2015.

_____. **Movimentação de carga no porto de vitória aumenta 22,5%**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/movimentacao-de-cargas-no-porto-de-vitoria-aumenta-22-5>>. Acesso em 23 abr. 2016.

BRITTO, Paulo Augusto P. de et al. **Promoção da concorrência no setor portuário**: uma análise a partir dos modelos mundiais e aplicação ao caso brasileiro. Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v49n1/0034-7612-rap-49-01-00047.pdf>>. Acesso em: 01 abr. 2016.

BUSCHIAZZO, María Laura Chocho; CHIESA, Agustín Isaías Muzio. **Uruguay como centro de distribución y comercialización de repuestos de aviación**. Uruguay: Universidad de La República Uruguay, 2009. Disponível em: <ccf>. Acesso em: 16 abr. 2016.

CARVALHO, Maria do Sameiro. **Logística e transportes**: Desafios e oportunidades da intermodalidade. UEG. 2015.

CNI. **Reforma portuária**: O que falta fazer. Brasília. 2007. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/publicacoes-e->>. Acesso em 13 mar. 2016.

CODEBA. **Sistema Portuário. 2016**. Disponível! Em: <<http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodoba/pt-br/site.php?secao=sistemaportuariobrasileiro>>. Acesso em: 19 fev. 2016.

CODESA. Porto de Vitoria. História. 2016. Disponível! Em: <<http://www.codesa.gov.br/site/?p=historia>>. Acesso em: 19 fev. 2016.

COELHO, Leandro Callegari. **Porto de Roterdã**. 2011. Disponível em <<http://www.logisticadescomplicada.com/porto-de-roterda/>> acesso em 08 set. 2015.

FABRIZ, Dauray Cesar; OBREGÓN, Marcelo Fernando Quiroga. **O dever fundamental de proteção ambiental no mar territorial**. Belo Horizonte: Faculdade de Direito, 2014. Disponível em: <<http://www.polos.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/view/1635/1563>>. Acesso em: 09 abr. 2016.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. **Nova Lei dos Portos**: Desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. São Paulo: Revista Direito Gv, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v11n1/1808-2432-rdgv-11-1-0089.pdf>>. Acesso em: 08 abr. 2016.

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandes; SILVEIRA, Márcio Rogério. **A intermodalidade na Europa e no Brasil: O porto de pederneiras-SP como ponto nodal.** Presidente Prudente: Geografia em Atos, 2007. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/viewFile/237/pdf15>>. Acesso em 21 abr. 2016.

FIGUEIREDO, Gustavo Soares. **O papel dos portos concentradores na cadeia logística global.** Disponível em: < www.abepro.org.br/biblioteca >. Acesso em: 04 jun. 2016.

FLEURY, Paulo Fernando. **Perspectivas para a Logística Brasileira.** 2014. Disponível em < http://professorricardo.tripod.com/Artigo_14.pdf>. Acesso em 20 abr. 2016.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo.** Rio de Janeiro: Renovar, 1998. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php/%20http://www.dgmarket.com/abrebanner.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2160&revista_caderno=4>. Acesso em 20 abr. 2016.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera.** 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ecos/v16n3/07.pdf>>. Acesso em: 01 abr. 2016.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto; ARAUJO JUNIOR, José Tavares de. **Regulação e desempenho dos portos brasileiros.** Rio de Janeiro. 2011. Disponível em: <http://www.funccex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/107_EAGJTA.pdf>. Acesso em: 09 abr. 2016.

INCOTERMS 1990. **Publicação nº 460 da Câmara de Comércio Internacional - CCI.** 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1995.

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. **Desafios da Modernização Portuária.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KAUARK, Fabiana da Silva; MANHÃES, Fernanda Castro; MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia da pesquisa: um guia prático.** Bahia: Itabuna, 2010.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade.** São Paulo: Aduaneiras, 2001.

_____. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade.** São Paulo: Aduaneiras, 2004.

_____; MENDONÇA, Paulo C. C. de. **Transportes e seguros no comércio exterior.** 2.ed São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LACERDA; Sander Magalhães. **Investimentos nos portos brasileiros**: oportunidade da concessão da infra-estrutura portuária. 2016
Disponível em:
< https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2468/1/BS%2022%20Investimentos%20nos%20portos%20brasileiros_P.pdf>. Acesso em 29 mar. 2016.

LOBO, Carlos Augusto Silveira. **Os terminais Portuários privados na lei nº 8630/93**. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro: Renovar. 2000.
Disponível em: <<http://www.loboeibeas.com.br/archives/1665>>. Acesso 15 de mar. 2016.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional**: um enfoque em comércio exterior. Ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007.

MACHADO, Marcílio R. **Tecnologia da informação e competitividade da Trading Companies**. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

MAGNOLI, Demétrio; SERAPIÃO, Carlos. **Comércio exterior e negociações internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006.

MARCHETTI; Dalmo DOS Santos, PASTORI; Antônio. **Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário**. 2009. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/sitebndes/export/sites/default/bndes_pt/galerias/arquivos/conhecimento/liv_perspectivas/09.pdf>. Acesso em 19 de out. 2015.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragem e técnicas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 7.ed. São Paulo. Atlas, 2008.

MARTINS, Rosilda Baron. **Metodologia científica**: como tornar mais agradável a elaboração de trabalhos acadêmicos. Curitiba: Juruá, 2004.

MENEZES, Wagner. **O Direito do mar**. Brasília. 2015.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Rio de Janeiro: Rap, 2005.
Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>>. Acesso em: 04 jun. 2016.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisa, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1999.

PAOLIELLO, Eduarda Reuter. **Análise dos aspectos concorrenciais no âmbito da lei 12.815/2013**. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: < www.univali.br/direitoepolitica >. Acesso em 08 abr. 2016.

PIERDOMENICO, Fabrizio. **Modelo de gestão**. 2010. Disponível em: <

http://www.senado.gov.br/comissoes/ci/ap/AP2000629_Fabrizio_Pierdomenico.pdf >. Acesso em 19 fev. 2016.

PORTO DE ITAJAÍ. **História**. 2015. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>>. Acesso em 19 out. 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. **Perfil das operações**. 2016. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/perfil-das-operacoes>>. Acesso em 23 abr. 2016.

PORTO DE SANTOS. **Imprensa**. 2015. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=resano>>. Acesso em 19 out. 2015.

PORTO DO PARANA. **História do Porto de Paranaguá**. 2016. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>>. 19 out. 2015.

PORTOPEDIA. **Porto de Cingapura**. 2015. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/porto-de-cingapura-73179>>. Acesso em 19 out. 2015.

REVISTA APÓLICE. **Gristec explica a importância do modal rodoviário para o Brasil**. 2013. Disponível em <<http://revistaapolice.com.br/2013/03/gristec-explica-a-importancia-do-modal-rodoviario-para-o-brasil>>. Acesso em 21 abr. 2016.

REVISTA PORTUARIA. **A ineficiência da infraestrutura logística do Brasil**. 2015. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em 10 out 2015.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística e aduana**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

ROCHA; Cláudia Bueno, MORATO; Renato Alves. **Gestão portuária: Análise Comparativa entre Modelos Internacionais e Propostas ao Modelo Atual Brasileiro**. 2008. Disponível em: <<http://aplicativos.fipe.org.br/enaber/pdf/66.pdf>>. Acesso em 10 out. 2015.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 3.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

_____. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

SANTOS, João Almeida; SANTOS, Eduardo Biagi Almeida. **As Dificuldades Logísticas de Acesso e de Movimentação de Cargas do Porto de Santos**. São Paulo: Seget, 2012. Disponível em: <<http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos12/34716318.pdf>>. Acesso em: 08

jun. 2016.

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

SEGRE, German [et al]. **Manual prático de comércio exterior.** 2 ed., São Paulo, Atlas, 2007.

SILVA, Cláudio Ferreira da ; PORTO, Marcos Maia. **Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias.** 2 ed., São Paulo, Aduaneiras, 2003.

SILVA, Francisco Carlos de Moraes. **Direito portuário: considerações sobre a lei de modernização dos portos (Lei n. 8630, de 25 de fevereiro de 1993).** Belo Horizonte: Del Rey. 1994.

SINCOMAN. **Portos e terminais do Brasil.** 2016. Disponível em: <<http://www.sincomam.org.br/index.php/portos-e-terminais-do-brasil/>>. Acesso em 20 fev.2016.

SIQUEIRA, Vania; SZASZ, Mariana. **EFFECTOS ECONÓMICOS DE LA EXISTENCIA DE PUERTOS LIBRE EN URUGUAY.**Montevideo: Universidad de La Republica Facultad de Ciencias Economicas y de Administracion, 2010. Disponível em: <<https://www.colibri.udelar.edu.uy/bitstream/123456789/354/1/M-CD4160.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2016.

SOUSA, José Meireles de. **Fundamentos do comércio internacional.** São Paulo: Saraiva, 2009

SUPRAMAR. **Algumas das principais razões pelas quais optar e escolher o Uruguai, o porto livre de Montevideu e a empresa privada Supramar para suas próximas operações em trânsito são.** Montevideo. 2016. Disponível em: <http://www.supramar.com.uy/links/MainReasons_pt.pdf>. Acesso em: 01 maio 2016.

TOVAR, Antonio Carlos de Andrada; FERREIRA, Gian Carlos Moreira R. **A Infraestrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado.** Revista do BNDS, RJ. V. 13, N. 25. 2006. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2508.pdf>. Acesso em 20 fev. 2016.

UDERMAN, Simone; ROCHA, Carlos Henrique; CALVALCANTE, Luiz Ricardo. **Modernização do sistema portuário no Brasil: uma proposta metodológica.** *Journal of Transport Literature.* 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/jtl/v6n1/v6n1a14.pdf>>. Acesso em 10 out. 2015.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

VIANNA, Edison de Oliveira. **Modelo de Gestão e automação dos portos brasileiros**. São Paulo, 2009. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Energia e Automação Elétricas.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. 2.ed São Paulo: Aduaneiras, 2003.

ZOTTO; Wilson Del. **Porto livre e depósitos Portuários**. 2015. Disponível em: <http://www.wdelzotto.com.uy/puerto_br.php> Acesso em 10 out. 2015.

APÉNDICE

QUESTIONARIO À ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS DE MONTEVIDEO

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC

Buen día señores. soy Lucas da Silva, estudiante del Curso de Administración en Comercio Exterior en la Universidad de Extremo Sul Catarinense - Criciuma, Brasil. Para mi graduación devo presentar la monografía con el tema "Puerto Libre", dirigido por la Profesora Dr. Natalia Martins Gonçalves. Por lo tanto, solicito la muy amable colaboración de usted a este estudio, teniendo en cuenta que las respuestas van mantenerse en anonimato. Gracias por su cooperación

1. ¿Cuál es la definición del régimen de Puerto Libre?
2. ¿Cuáles son las principales características de un puerto libre?
3. ¿Cuáles son los partners en la gestión y las operaciones del puerto?
4. ¿Cuáles son las operaciones y actividades en el régimen de puerto libre?
5. ¿Cuáles son las ventajas del puerto libre
6. ¿Qué impuestos y tasas que se cargan dentro del puerto?

ANEXOS

ANEXO A - Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 12.815, De Junho de 2013).

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

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

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

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

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

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

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

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

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

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

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

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

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

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

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

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

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

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

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

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

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

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

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

§ 4º (VETADO).

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

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

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

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

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

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

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

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

- I - a atividade portuária seja mantida; e
- II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

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

§ 4º (VETADO).

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

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

- I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

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

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

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

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

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

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

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

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

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5º (VETADO).

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

I - sob coordenação da autoridade marítima:

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

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

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

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

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

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias,

com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

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

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

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

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

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

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

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

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

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

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

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

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

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

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

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

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

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

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

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

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

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

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

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

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

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

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

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

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

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

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

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

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

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

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

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35.

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

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

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

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

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

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

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

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

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeço, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

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

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

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

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

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a [Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974](#).

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

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

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

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

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

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

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

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

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do [inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#).

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#). ([Regulamento](#))

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

- I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;
- II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 13](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“[Art. 14](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

[III](#) - depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27.

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXVII - (revogado).

§ 1º

.....

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.

.....

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#).

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.”

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A.”

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.

.....

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....

§ 2º

.....

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27.

.....

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A [Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“[Art. 10-A](#). É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#), e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

[Parágrafo único](#). O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#);

II - a [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#);

III - o [art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006](#);

IV - o [art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007](#);

V - os seguintes dispositivos da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#):

a) as [alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14](#);

b) as [alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27](#);

c) o [inciso XXVII do caput do art. 27](#);

d) os [§§ 3º e 4º do art. 27](#); e

e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e

VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

César Borges

Manoel Dias

Miriam Belchior

Garibaldi Alves Filho

Luis Inácio Lucena Adams

Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra

ANEXO B – DECRETO 455 / 994 *Reglamento de los puertos libres uruguayos y de su relación con los órganos de control del Estado.*

DECRETO 455 / 994

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
 MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
 MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
 MINISTERIO DEL INTERIOR
 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
 MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA
 MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
 MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
 MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA
 MINISTERIO DE TURISMO
 MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

Montevideo, 6 de octubre de 1994

VISTO: Lo dispuesto en la Ley 16.246 de 8 de abril de 1992 (Ley de Puertos) y en su reglamento, Decreto 412/992 de 1 de setiembre de 1992.

RESULTANDO: Que la Administración Nacional de Puertos (ANP), de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 10 de la Ley de Puertos, remitió al Poder Ejecutivo el Proyecto de "Reglamento de los Puertos Libres uruguayos y de su Relación con los Organos de Control del Estado".

CONSIDERANDO:

- I) Que la citada Ley de Puertos en sus Artículos 2º y 3º establece en el Puerto de Montevideo, la libertad de circulación de mercaderías sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales dentro de los recintos aduaneros portuarios, como asimismo el libre cambio de destino de las mismas, estando durante su permanencia en dichos recintos libres de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.
- II) Que el Artículo 4º establece que dicho Régimen se aplicará en los demás puertos y terminales portuarias de la República con capacidad de recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.
- III) Que las normas precitadas determinan el recinto aduanero portuario como los espacios terrestres y acuáticos que se delimiten por el Poder Ejecutivo y que bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria, dotados de las condiciones físicas, organizativas necesarias a juicio de la Dirección Nacional de Aduanas, quedan habilitadas para la libre circulación de productos y mercaderías en régimen de exclave aduanero.
- IV) Que el Artículo 3º del Decreto 412/992 de 1 de setiembre de 1992, establece como objetivos de la política portuaria nacional en sus literales:
- A) "El fomento de la economía nacional, mediante la mejora de las condiciones de intermodalidad del transporte, la mayor competitividad de los productos nacionales, favorecida por la baja de los costos de gestión y operación del sistema portuario y la prestación de dichos servicios con la máxima productividad, eficiencia y calidad";
- C) "La búsqueda de una mejor posición de los puertos uruguayos en el contexto regional y mundial, mediante la oferta de servicios libres, eficientes, seguros y competitivos, que inserten a nuestro sistema portuario en el máximo interés de los circuitos internacionales del transporte." y
- D) "La impulsión de las mayores oportunidades para la conformación de nuestros puertos como puertos de última generación, favoreciendo la oferta del mayor número de servicios posibles tanto a los buques, como a las cargas y a los usuarios de los puertos, así como la implantación a la mayor brevedad de conexiones con sistemas internacionales de información automatizada de datos."
- V) Que la integración de los esfuerzos de todas las Instituciones u Organismos Públicos intervinientes, resulta ser una de las necesidades básicas para el logro de resultados homogéneos y efectivos de la reforma portuaria, en aplicación de lo dispuesto por el Artículo 1º del Decreto 412/992 "Bases legales de la política portuaria nacional" que preceptúa la "obligatoriedad de colaboración de todos los intervinientes, para la mejor coordinación y ejecución de

los servicios".

- VI) Que es conveniente constituir a los Puertos en eslabones eficientes y confiables en la cadena intermodal de transporte, como verdaderos centros de distribución en el marco del concepto de Puerto Libre consagrado por la Ley.
- VII) Que el nuevo rol de los puertos es transformarse en centros de tráfico, conjugando técnicas de transporte y de distribución con las de los sistemas electrónicos de información y documentación.
- VIII) Que los puertos comerciales uruguayos deben prepararse para competir y captar mayores movimientos de cargas adecuándose a las demandas del comercio internacional, aprovechando las ventajas comparativas que existen y planificando su desarrollo de acuerdo con las expectativas privadas.
- IX) Que por tratarse de interfases modales donde se produce la ruptura de carga, los puertos constituyen espacios especialmente apropiados para el desarrollo de actividades logísticas que confieran valor añadido a las mercaderías, en la especie sin modificar su naturaleza, como las operaciones de reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado, desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento, y las labores de selección y mezcla necesarias para su concreción.
- X) Que se pretende implantar un régimen ya desarrollado en las principales terminales portuarias, especialmente las europeas, y cuya finalidad es promocionar un puerto mediante el asentamiento de empresas que requieran en alto grado los servicios portuarios.
- XI) Que el régimen de puerto libre constituye además un elemento dinámico de impulsión del tráfico marítimo y fluvial, permitiendo a los puertos uruguayos el legítimo aprovechamiento de oportunidades geográficas referidas tanto a la navegación fluvial como de ultramar, constituyendo auténtica interfase en este modo de transporte.
- XII) Que el desarrollo de la Hidrovía con eje de convergencia en la Cuenca del Plata impone la adopción de soluciones adecuadas para la captación de los flujos de transporte y sus cargas, acrecentando las ventajas comparativas de nuestro sistema portuario.
- XIII) Que por la globalización mundial de la economía, a la que se ha llegado a nuestros días, cada vez son más los productos que requieren servicios complementarios, y las empresas que pueden brindarlos necesitan estar junto a un nudo de la red internacional de transporte que reúna dos características fundamentales: facilidad para la concentración de carga y oportunidad de añadir valor a la misma.
- ATENCIÓN:** A lo establecido en el Artículo 168, Numeral 4º de la Constitución de la República y en la Ley Nº 16.246 de 8 de abril de 1992.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Apruébase el Reglamento de los Puertos Libres Uruguayos y de su Relación con los Organos de Control del Estado, el que quedará redactado según el siguiente texto:

REGLAMENTO DE LOS PUERTOS LIBRES URUGUAYOS Y DE SU RELACION CON LOS ORGANOS DE CONTROL DEL ESTADO

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES Y NORMAS REGULADORAS GENERALES

Parte 1: Definiciones y marco legal general aplicable

Artículo 1: Puerto Libre

Configuran Puertos Libres los recintos aduaneros portuarios en los que rigen los regímenes fiscales y aduaneros especiales consagrados en la Ley de Puertos y en los cuales es libre la circulación de mercaderías, sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales.

Artículo 2: Recinto Aduanero Portuario

Recinto aduanero portuario, de acuerdo con lo dispuesto en el literal B) del Artículo 8 del decreto 412/992 de 1 setiembre de 1992, se define como:

"Conjunto de espacios bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria que, dotados de las condiciones físicas y organizativas necesarias a juicio de la DNA, queden habilitados para la libre circulación de productos y mercaderías, en régimen de exclave aduanero".

En el ámbito de los puertos, se entienden dentro de sus límites los espacios terrestres y acuáticos que se delimiten, en cada caso, por el Poder Ejecutivo.

A los efectos del presente reglamento, las referencias a los "recintos aduaneros de los puertos", "exclaves" o "exclaves aduaneros" deben entenderse hechas a los "recintos aduaneros portuarios" citados en la Ley 16.246 y definidos en su reglamentación (Decreto 412/992).

Artículo 3: Marco jurídico general

Las personas físicas o jurídicas que ejerzan cualquier actividad en los recintos aduaneros portuarios estarán sometidas al orden jurídico de la República y, particularmente, el referido al exclave aduanero.

Artículo 4: Nomenclatura abreviada

Las nomenclaturas abreviadas que aparecen en el presente reglamento corresponden, en orden alfabético a:

ANP Administración Nacional de Puertos. Deben entenderse hechas a ella cuantas referencias se contienen a la Administración Portuaria, en el puerto de Montevideo y demás puertos asignados a su administración por el Poder Ejecutivo.

ANSE Administración Nacional de los Servicios de Estiba.

BROU Banco de la República Oriental del Uruguay.

CAU Código Aduanero Uruguayo, Decreto Ley 15.691 de 27 de noviembre de 1984.

CP Capitán de Puerto. Las referencias hechas en este reglamento al Capitán de Puerto deben entenderse como hechas a éste o quien ejerza sus funciones (Artículo 20 de la Ley 16.246).

DGI Dirección General Impositiva.

DNA Dirección Nacional de Aduanas. Deben entenderse hechas a ella, las referencias de este reglamento a "la Aduana".

DNM Dirección Nacional de Migración.

LATU Laboratorio Tecnológico del Uruguay.

MDN Ministerio de Defensa Nacional.

MEF Ministerio de Economía y Finanzas.

MGAP Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

MI Ministerio del Interior.

MSP Ministerio de Salud Pública.

MTOP Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

MTSS Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

PNN Prefectura Nacional Naval. Deben entenderse hechas a ella las referencias de carácter general de este reglamento y a las Prefecturas de los diferentes puertos, las de carácter particular.

Parte 2: Actividades permitidas y prohibidas en el puerto libre

Artículo 5: Actividades en el recinto aduanero portuario

En el exclave aduanero portuario se prestan servicios para la expansión del comercio exterior, centro de distribución o comercio en tránsito y se llevan a cabo procesos con las mercaderías, que no modifiquen su naturaleza, en el marco de las leyes respectivas.

Las actividades permitidas son, de acuerdo con la Ley 16.246 y su reglamentación, las siguientes:

a. Actividades relacionadas con las mercaderías:

Son aquellas que, sin modificar su naturaleza, puedan añadir valor a las mismas, modificar su presentación o instrumentar su libre disposición o destino, en el marco de los tratamientos que permite la Ley de Puertos, su reglamentación y demás leyes y normas aplicables.

b. Actividades relacionadas o asociadas con los servicios que se prestan a la mercadería:

Además de las convencionales de carga, descarga, estiba, desestiba y movilización de bultos son posibles las siguientes: Transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición, abastecimiento de buques, reparaciones navales y otros servicios conexos con las actividades portuarias y del puerto libre.

Artículo 6: Reenvasado, agrupado, desagrupado, consolidado y desconsolidado

Como tales se entienden las actividades de empaquetado y preparación para el transporte o la distribución, en unidades de carga o apropiadas para la expedición a venta, de mercaderías que entran, permanecen o abandonan el recinto portuario, independiente del tipo de aparatos de apoyo o envases (paletas, contenedores, bolsas, cajas, etc.), así como las tareas conexas de desempaqueado de otras unidades de carga en las que las mercaderías pudieran haberse transportado a puerto.

Artículo 7: Clasificado

Es la separación o conjunción de mercaderías para su selección o mezcla por clases, tipos, familias o cualquier otro concepto, incluso el cumplimiento de lo especificado en documentos o manifiestos de carga parciales o totales y sus desgloses.

Artículo 8: Remarcado

Es la operación de modificar el destino de una mercadería o las marcas o señales de los bultos. Requiere la expedición de la información aduanera correspondiente.

Artículo 9: Manipuleo

Se consideran como manipuleo las actividades de movimiento físico de carga a cualquier ubicación dentro del puerto, sin incluir operaciones de carga o descarga y el reacondicionamiento de la misma tanto en buques que entran o salen, como en vagones o cualquier otro vehículo, con destino fuera del puerto.

Artículo 10: Fraccionamiento

Puede consistir en dos actividades diferentes:

- a. Desde el punto de vista del transporte y almacenamiento es el desglose de las mercaderías contenidas en una remesa, bulto o envase, para constituir otros diferentes (Artículo 99 del CAU).
- b. Desde el punto de vista de la mercadería o producto consiste en la fragmentación o molienda de los mismos, sin modificar su naturaleza (Artículo 2 de la Ley 16.246).

Artículo 11: Transporte

Es la actividad relacionada con el movimiento de bienes o mercaderías, así como los servicios relacionados a tal movimiento, incluyendo sistemas e interfases que conecten diferentes medios o modos de transporte nacional o internacional. Requiere la expedición, por las personas autorizadas a ello, de la información aduanera y la relativa a la propia actividad, que corresponda.

Artículo 12: Traslado

En el puerto libre, consiste en el traslado de mercaderías de un medio de transporte a otro, dentro del recinto aduanero portuario. Requiere la expedición de la información aduanera y de transporte correspondiente, por las personas autorizadas a ello.

Artículo 13: Reembarque

Consiste en el retiro, sin pago de derechos, de mercaderías o productos que se encuentren en puertos nacionales o depósitos fiscales y su embarque para el exterior u otros puertos nacionales o zonas francas.

Artículo 14: Tránsito

Consiste en el pasaje de mercaderías de un país o recinto aduanero a otro. Requiere la expedición de la información aduanera correspondiente.

El tránsito puede ser Nacional o Internacional y se configura, en el caso de los puertos, en:

- a. Tránsito Nacional, constituido por el pasaje de mercaderías o productos que, procedentes del extranjero, zonas o depósitos francos o exclaves aduaneros portuarios nacionales, arriban al Recinto Aduanero Portuario de un puerto Uruguayo y son reembarcadas para otros puertos, zonas o depósitos francos uruguayos.
- b. Tránsito internacional, constituido por el pasaje de mercaderías o productos que, procedentes del extranjero, zonas o depósitos francos o exclaves aduaneros portuarios nacionales, arriban al Recinto Aduanero Portuario de un puerto Uruguayo y son reembarcadas con destino a países extranjeros.

Artículo 15: Removido

Está constituido por el embarque directo o desde depósito o rambla, de las mercaderías de origen nacional o nacionalizadas, desde un puerto uruguayo, para su desembarque directo o a depósito o rambla en otro puerto uruguayo.

Artículo 16: Depósito

Es la actividad que comprende la estadía de las mercaderías al cuidado o custodia de la Administración Portuaria, operadores o concesionarios debidamente autorizados, dentro de los depósitos portuarios (Artículo 98 del CAU).

Artículo 17: Almacenamiento

Se consideran tales, las actividades de tratamiento, manejo o manipuleo de mercaderías y productos, conforme a lo establecido en el Artículo 99 del CAU.

Artículo 18: Disposición

Por "disposición" se entiende el acto de disponer el destino, movilización, etc. de mercaderías o productos incluyendo las actividades de planificación, preparación, cumplimentación y/o entrega de órdenes o instrucciones que habiliten el desarrollo de las actividades permitidas en el Puerto Libre.

Artículo 19: Abastecimiento de Buques

Comprende la compra, almacenamiento y venta de provisiones para los buques.

Se permitirá esta actividad libre de impuestos aduaneros para buques destinados al tráfico nacional e internacional. Queda prohibida la venta o consumo por terceras personas en el territorio aduanero nacional de las provisiones a que se refiere este artículo. Una vez abastecidos los buques, queda prohibida la salida de las provisiones de dichos buques al territorio aduanero. La prohibición se extiende a los propietarios, armadores, agentes y tripulantes.

El establecimiento de este tipo de negocios en el exclave portuario en depósitos particulares, estará sujeto al procedimiento general de información previa a la Aduana, descrito en el Artículo 25 y a las restricciones de los Artículos 34 y 44 de este reglamento.

Artículo 20: Reparaciones Navales

Se permite la actividad de reparación de buques bajo el régimen de exclave aduanero. Las empresas comprometidas en este negocio estarán también sujetas al procedimiento general de información previa a la Aduana, que se describe en el Artículo 25.

El tráfico de piezas, repuestos, maquinaria, equipo, herramientas y cualesquiera otros bienes necesarios para las reparaciones navales, estará sujeto a las disposiciones del presente Decreto y a la generales en materia aduanera que les sean de aplicación.

Artículo 21: Otros servicios relacionados o conexos con las actividades portuarias y del puerto libre

Estos servicios comprenden actividades bancarias, seguros, de control de mercaderías y otras conexas con los negocios portuarios, navieros o del comercio exterior, siempre que se realicen para terceros países o para usuarios del puerto libre, en actividades dentro del mismo.

En todo caso estas actividades y las empresas que las presten, estarán sujetas a los regímenes generales y particulares establecidos para ellas, en la normativa nacional vigente.

El establecimiento de estas actividades y empresas, dentro de los recintos portuarios, estará asimismo sujeto al otorgamiento del correspondiente permiso y/o autorización de la Administración Portuaria, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 412/992.

Artículo 22: Normas para las actividades permitidas

Las actividades que se desarrollen en los exclaves aduaneros portuarios estarán sujetas a la Ley de Puertos y su reglamentación, en especial las condiciones de utilización del Dominio Público Portuario a que se refieren los Artículo 39 y siguientes del Decreto 412/992.

En los casos en que las normas generales vigentes dispongan determinados actos administrativos como requisito previo para la puesta en operación o para poder realizar la actividad o construir o adecuar las instalaciones necesarias para ello, la

autorización o permiso que emita la Administración Portuaria para las empresas o actividades y sus cláusulas contractuales, no serán válidos hasta que dichos requisitos previos hayan sido cumplidos.

Antes de la iniciación de actividades, las empresas deberán solicitar la inspección y aprobación oficial de las instalaciones, maquinaria, equipo, facilidades de seguridad y sistemas, condiciones de trabajo y sanitarias, a través de la Administración Portuaria. Los procedimientos para estas inspecciones y aprobaciones se establecerán con carácter interno, debiendo coordinarse con la DNA, en los trámites que requieran la actuación de ésta.

En general, cualquier actividad portuaria relativa a las mercaderías y los procedimientos aduaneros correspondientes, estarán sujetas a las especificaciones establecidas en la Ley de Puertos, el Decreto 412/992, en particular su Capítulo II y la legislación y normativa aduanera.

Artículo 23: Transacciones comerciales prohibidas

Dentro de los recintos aduaneros portuarios están prohibidas todas las actividades contrarias a las disposiciones de la Ley de Puertos y su reglamentación y, especialmente:

- **Comercio al por menor.**
- **Restaurantes, excepto cantinas para el personal o en estaciones marítimas.**
- **Consumo y uso de bienes no declarados aduaneramente.**

Cualquier venta o transacción comercial a o para buques o personas públicas o privadas en el exclave, por parte de capitanes al mando, tripulaciones y pasajeros de buques o de personas no expresamente autorizadas al efecto por la Administración portuaria.

Parte 3: Condiciones y obligaciones de las empresas, para su establecimiento en el Recinto aduanero portuario.

Artículo 24: Responsabilidades de las empresas

Las empresas que actúen dentro de los exclaves aduaneros portuarios son empresas nacionales a todos los efectos, estando por tanto sujetas a cuantas leyes y normas rigen para éstas, sin perjuicio de los especiales procedimientos o regímenes que se establecen en la Ley de Puertos, su reglamentación y normas complementarias.

Artículo 25: Autorización aduanera para ejercer actividades o realizar construcciones e instalaciones

La realización de actividades, la construcción de edificios o superestructura portuaria o la reconstrucción o reparación sustancial de los existentes en los exclaves aduaneros portuarios, en lo que afecte a sus competencias requerirán el conocimiento y aceptación de la Aduana, como parte del procedimiento de solicitud ante la Administración Portuaria.

Para este fin, las solicitudes de terceros deberán indicar, aparte de los detalles técnicos, el tipo de actividad a ser llevada a cabo en la edificación que se proyecta. La ANP informará a la Aduana de dichas solicitudes para asegurar el cumplimiento de las normas aduaneras, en particular las condiciones relativas límites y separaciones, en el caso de las construcciones u obras.

La Aduana informará sobre si el uso descrito está de acuerdo con las normas y reglamentaciones aduaneras. Estos informes se emitirán por la Aduana dentro de un período máximo de quince (15) días, después de recibida la comunicación de la ANP. En los casos en que la complejidad del proyecto pueda requerir un período de estudio mayor, la Aduana lo deberá comunicar, de manera fundada y especificando el plazo requerido, dentro del período de quince (15) días anteriormente mencionado. El plazo adicional no podrá exceder de otros cuarenta y cinco (45) días.

Transcurrido el plazo que corresponda sin pronunciamiento expreso de la Aduana, se entenderá que no existen objeciones por su parte.

Artículo 26: Establecimiento de oficinas en el exclave aduanero

Las empresas podrán establecer oficinas en el interior de los exclaves aduaneros portuarios para poder suministrar los servicios comerciales o auxiliares pertinentes o necesarios. Las empresas que deseen hacerlo deberán solicitar los permisos o autorizaciones respectivos ante la Administración Portuaria, quien lo pondrá en conocimiento de la DNA.

Artículo 27: Contratación de personal

Para los trabajadores que presten servicio en el puerto libre, rigen, a todos los efectos, las leyes laborales nacionales. Sus contratos, salarios y relaciones laborales estarán por tanto sujetos a las citadas leyes y procedimientos laborales y fiscales nacionales, así como a los diferentes órganos de contralor, cada uno en el ámbito de sus competencias.

Las normas que rigen la contratación y relaciones laborales de los trabajadores que constituyen la mano de obra portuaria, se contienen en el Decreto 412/92, especialmente en su Parte 2: Mano de Obra Portuaria.

Para el resto del personal, es decir, personal directivo, técnico, administrativo y trabajadores no considerados como mano de obra portuaria, se aplicará el régimen legal general vigente en la materia.

Las empresas pueden, a su propia discreción, determinar su estructura, organización y dotación de personal, elegir su propio sistema de salarios y establecer sus propios criterios para la contratación, dentro del marco legal y normativo vigente.

Artículo 28: Documentación e informes. Registros de carga recibida, almacenada y suministrada

Las empresas y en particular los operadores portuarios, incluyendo a las unidades de servicio a la mercadería de la Administración Portuaria, en los recintos aduaneros portuarios, deben mantener completos, correctos y actualizados los registros de mercaderías manipuladas, depositadas o almacenadas, recibidas y entregadas, embarque por embarque y separados por cada lugar de almacenamiento.

Los archivos de estos registros deben estar a disposición de la DNA, para su control en cualquier momento.

Los originales que documenten el recibo y la entrega de los bienes, como los manifiestos, copias de solicitud de embarque, órdenes de entrega, hojas de apuntadores que muestran la información de carga y descarga, órdenes para reempaquetado, remarcado, mezclado y otros tratamientos a la mercadería, deben ser mantenidos por los operadores portuarios en archivos ordenados, junto con los inventarios de almacenamiento, por un período de tiempo de cinco (5) años.

Los métodos y formas de mantenimiento de inventarios y control de stocks podrán ser libremente establecidos por las empresas, pero deben ser conocidos y aceptados por la DNA antes de su implementación. Los operadores portuarios deben solicitar a la Aduana esta aprobación antes de la iniciación de actividades, dentro de los exclaves aduaneros portuarios, por el procedimiento establecido en el Artículo 25.

Artículo 29: Informes estadísticos mensuales

Las empresas entregarán mensualmente a la Administración Portuaria, informes estadísticos por tipos de mercaderías, sobre las cantidades recibidas, entregadas y embarcadas o desembarcadas y, cuando administren almacenes en el recinto aduanero portuario, el inventario de almacenamiento actual. Dichos informes llegarán a la Administración Portuaria antes del tercer día hábil del mes siguiente.

La Administración Portuaria, en colaboración con la DNA, establecerá el contenido y estructura de estos informes y transmitirá o pondrá a disposición de la Aduana los datos necesarios contenidos en ellos, en el tiempo y la forma requeridos por ésta.

Las empresas que usen sistemas informáticos para controlar el recibo, almacenamiento y entrega de bienes, permitirán el intercambio electrónico de esta información, dentro de la red que instalará Administración Portuaria y transmitirán los informes mensuales a través de la misma.

Artículo 30: Notificación de bienes perdidos

Las empresas notificarán a la Aduana, a la Prefectura del puerto y a la Administración Portuaria, inmediatamente, en caso de desaparición de bienes de sus locales sin la debida documentación. Si el operador portuario resulta ser responsable frente al propietario por pérdida o avería de las mercaderías, también será responsable frente a la Aduana del pago de los derechos e impuestos a ser recaudados por dichos bienes, como si hubieran sido importados.

Una vez comunicada a la DNA la desaparición o avería de las mercaderías a que se refiere el inciso anterior, se actualizarán los inventarios de almacenes quedando estas comunicaciones como documentación de la actualización.

El mismo procedimiento se seguirá en el caso de hallazgo de mercaderías en los recintos aduaneros portuarios.

Artículo 31: Inventarios de activos

Las empresas mantendrán inventarios de sus activos mobiliarios, como equipamiento de oficina y de manipuleo de carga, sistemas de computación, hardware de telecomunicaciones y cualquier otro equipamiento e implementos, que entren o estén radicados dentro de los exclaves aduaneros portuarios, sin perjuicio de los procedimientos necesarios para su introducción.

Estos inventarios se actualizarán cuando existan nuevas adquisiciones o finalice el uso de estos activos en el exclave, debiendo informar a la Aduana inmediatamente.

Los citados inventarios y sus actualizaciones estarán a disposición de la DNA, sin perjuicio de las competencias de ésta para la comprobación aleatoria de los bienes declarados.

Los contratistas que ingresen maquinaria, equipos, implementos, herramientas o materiales dentro del exclave aduanero portuario para llevar a cabo trabajos de construcción u otros, deben igualmente mantener inventariados los mismos, con base en las declaraciones de ingreso correspondientes.

Cualesquiera equipamientos e instalaciones para actividades y propósitos no permitidos en los exclaves aduaneros portuarios, no podrán ser ingresados a los mismos.

Artículo 32: Asistencia en controles

Las empresas están obligadas a facilitar el ejercicio de sus competencias a los organismos estatales encargados de hacer los controles de actividades e inspección de productos, mercaderías u objetos en los exclaves aduaneros portuarios.

A su requerimiento, entregarán la información pertinente sobre los bienes objeto de control y permitirán el acceso a los mismos, para los propósitos legales de inspección, durante su almacenamiento, manipuleo o estadía en los exclaves.

Bajo la coordinación del Capitán de Puerto y en cooperación entre las partes intervinientes, se deben organizar los necesarios controles e inspecciones, de manera de evitar interferencias con la actividad operativa, respetando el principio legal de la libre circulación de mercaderías y productos en los puertos.

Cuando las inspecciones o controles se deriven de la naturaleza o calidad de las mercaderías o productos almacenados en el exclave aduanero portuario, la obligación de la empresa operadora o concesionaria de colaborar en la inspección oficial de bienes, no impedirá su derecho a ser resarcida por el dueño de la mercadería, por los gastos incurridos en ocasión de dichos controles.

Parte 4: Entrada, salida y circulación de personas, mercaderías y bienes en el puerto libre

Artículo 33: Circulación de bienes

Dentro de los exclaves aduaneros portuarios, la circulación de mercaderías será libre, tal como se define en la Ley de Puertos y el Decreto 412/992, reglamentario de la misma.

Los bienes depositados en los recintos aduaneros portuarios pueden ser reembarcados o importados en cualquier momento, excepto cuando estén involucrados en procedimientos relativos a ilícitos aduaneros o bienes abandonados o cuando representen peligro para la seguridad o la salud pública.

Artículo 34: Restricciones al uso

Los materiales y bienes introducidos libremente de acuerdo al artículo anterior por empresas y organizaciones administrativas al exclave aduanero, para su propio uso en las actividades permitidas por la Ley de Puertos, pueden ser utilizados únicamente dentro del puerto libre.

Artículo 35: Normas generales de entrada y salida a los recintos aduaneros portuarios

Las personas, mercaderías, bienes, medios de transporte, etc. sólo podrán ingresar o abandonar los exclaves aduaneros a través de sus accesos específicos, tal como está estipulado en la presente reglamentación.

La Aduana, en el ejercicio de sus competencias, podrá controlarlos cuando ingresen o abandonen el exclave aduanero por los accesos referidos e impedir su entrada, por las causas y mediante los procedimientos especificados en la presente reglamentación. En caso que la Aduana observe la salida del recinto aduanero portuario, ésta no podrá impedirse por más de setenta y dos (72) horas para decidir su efectivo traslado a depósito habilitado fuera del recinto portuario por cuenta del interesado.

Las inspecciones, por los funcionarios de Aduana, de los recintos aduaneros en cargas que ingresen o salgan desde y hacia el territorio aduanero nacional, deben ser efectuadas inmediatamente antes de la entrada o inmediatamente después de la salida de las mismas, por el punto de control correspondiente.

Las personas o vehículos que no posean documentación específica de entrada, como se establece más adelante, deberán ser registrados con los datos necesarios por la PNN en forma previa a su acceso, pudiendo así ingresar al exclave, una vez que hayan sido autorizados a ello por la Aduana.

La Administración Portuaria, en coordinación con la DNA, con el conocimiento de la PNN y su aprobación en las cuestiones de su competencia, establecerá los equipamientos de infraestructura necesarios para el control de entrada/salida del exclave aduanero portuario, por vía carretera o ferrocarril. La dotación de personal y medios auxiliares de cada una de las Autoridades implicadas en los mismos, serán suministrados por ellas.

Artículo 36: Obligación de declarar, despachar y presentar a inspección las mercaderías que entran o salen del exclave

La situación aduanera de los bienes, medios de transporte y objetos personales que entren y salgan de los exclaves aduaneros portuarios, deberá ser declarada a la Aduana y, caso de ser requerido por ésta, deben ser presentados para su examen.

Las mercaderías destinadas al comercio, deberán tener finalizado el trámite aduanero correspondiente previo a su llegada a los accesos portuarios.

El transportista, los cargadores y los operadores portuarios, serán responsables por la carga ordenada de vehículos con el propósito de la inspección aduanera. La presentación se hará de manera ordenada, permitiendo un conteo o cálculo de

volumen fácil y la pronta identificación de marcas y números, lo que deberá ser tenido en cuenta al cargar los vehículos de transporte.

Los contenedores deberán ser cargados de manera que la inspección de su contenido o de los precintos aduaneros sea posible sin ninguna dificultad. En el caso excepcional que los contenedores sean requeridos para inspección, el camión se dirigirá al andén de inspección correspondiente. Si el funcionario de Aduana requiriese descargar los contenedores para una inspección exhaustiva, derivada de sospecha fundada de ilícito aduanero, esta operación no deberá ser llevada a cabo en las zonas de control aduanero de los accesos, sino en depósitos designados para este fin, a los que se dirigirá el vehículo bajo custodia aduanera.

La reincidencia en sistemas de carga u ordenación de la misma en forma que dificulte la inspección, retrasando la eficiencia de las operaciones de acceso a los recintos aduaneros portuarios, podrá ser considerada infracción grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 37: Normas particulares para productos y mercaderías peligrosas o prohibidas

Los productos, mercaderías u objetos cuya importación y/o exportación esté prohibida, no podrán ser embarcados, desembarcados, depositados o almacenados en el exclave aduanero portuario.

La PNN comunicará a la Aduana y al Capitán de Puerto, en cada caso, las restricciones a la libre movilización y disposición de bienes o mercaderías peligrosas.

Los concesionarios y operadores portuarios estarán obligados, para el caso en que no se hiciese el despacho directo de los mismos, a mantener lugares separados de almacenamiento, con las necesarias precauciones y seguridades, así como registros especiales de dichos bienes y obtener la aprobación previa de la autoridad competente, para cualquier movimiento o tratamiento deseado, en la forma en que se determine por el Reglamento de Operaciones Portuarias y el respectivo Manual de Seguridad Portuaria y Cargas Peligrosas.

En ocasión del despacho directo de estas mercaderías o bienes, se observarán los procedimientos y precauciones establecidos al respecto.

Artículo 38: Normas particulares para medios de trabajo radicados en los recintos aduaneros portuarios

Se permitirá, bajo control aduanero, la salida y nueva entrada en el recinto aduanero portuario, de maquinaria, vehículos, medios de transporte y comunicación, introducidos y radicados en los exclaves aduaneros portuarios para su uso en las actividades de los mismos, cuando sea necesario para reparaciones, conservación o mantenimiento.

Como excepción de lo anterior, los medios de movilización de cargas de operadores portuarios podrán acogerse al régimen especial que se describe en el Artículo 39 del presente reglamento.

La entrada y salida de estos elementos sólo se permitirá por las instalaciones de acceso al puerto, establecidas por la ANP.

Artículo 39: Regímenes especiales de entrada/salida

Las maquinarias y equipos para movilización de cargas, propiedad de las empresas prestadoras de servicios portuarios a la mercadería, gozarán de un régimen de permisos especiales de entrada y salida temporal a o desde el recinto aduanero nacional, para trabajar en los recintos aduaneros portuarios o en depósitos aduaneros habilitados a nombre de sus titulares.

El procedimiento a aplicar será el mismo usado en la actualidad por la Aduana, para las empresas prestadoras de servicios de reparaciones navales.

En relación con la emisión de dichos permisos, la Administración Portuaria comunicará a la Aduana la información de las empresas habilitadas para llevar a cabo servicios portuarios a la mercadería, de manera permanente.

Aquellos bienes que ingresen desde el territorio aduanero nacional y que sean requeridos por las empresas que trabajan en los recintos aduaneros portuarios para consumo, construcción o mantenimiento de edificios, instalaciones y equipamiento, podrán ser introducidos en el exclave aduanero siguiendo procedimientos sencillos a ser establecidos por la DNA y deberán ser registrados en los inventarios de las empresas.

La introducción de estos bienes en el exclave aduanero no será considerada como una exportación, salvo que se decidiera por sus propietarios proceder a su venta al exterior.

Cuando la maquinaria y equipamiento, nacionales o nacionalizados, que se introdujera desde el territorio aduanero nacional al interior de los recintos aduaneros portuarios para su uso local, como medios de transporte, artículos de oficina, etc. fueren reintroducidos de nuevo al territorio aduanero nacional, se deberán entregar a la Aduana los documentos utilizados originariamente cuando fueron entrados en el exclave aduanero. En caso de que los controles de aduana prueben que dichos artículos son los mismos declarados en los documentos iniciales, será permitido poder reingresarlos sin más trámites al territorio aduanero nacional.

La DNA, en coordinación con la Administración Portuaria, deberá establecer procedimientos de control adecuados para

asegurar que la introducción a los exclaves aduaneros portuarios de los bienes antes mencionados, será en todos los casos para la efectiva y exclusiva utilización en la finalidad específica declarada por las compañías que los introdujeron, en la declaración jurada a que se refiere el Artículo 53 de este reglamento.

Artículo 40: Ordenes de trabajo y acceso al puerto. Medios de transporte

Para los medios de movilización de cargas (maquinaria, equipos elevadores y medios de transporte) que deban entrar o salir de los recintos portuarios para el normal desenvolvimiento de las operaciones en los mismos, se aplicará un procedimiento de admisión mediante órdenes de trabajo y acceso a los recintos portuarios, que serán emitidas por los responsables del trabajo, cargadores, despachantes de aduana, operadores portuarios o multimodales, agentes marítimos o armadores y que se entregarán a la entrada y comprobarán a la salida del recinto.

Se creará a los efectos el Documento Unico "Orden de Trabajo y Acceso a los Recintos Portuarios", a ser implantado por la Administración Portuaria, en coordinación con la PNN.

Estas órdenes de trabajo y acceso en las que se especificará, en todo caso, la fecha de entrada al recinto portuario, la tarea a llevar a cabo y el lugar de ejecución del trabajo dentro del recinto, serán el único documento habilitante para que la Administración Portuaria y la PNN permitan el acceso al recinto portuario de los citados medios, su conductor y, como máximo, un ayudante por vehículo de transporte, sin perjuicio del ejercicio de las competencias de control de la Aduana, en la entrada o salida de los recintos aduaneros portuarios.

Los taxímetros y vehículos oficiales, con sus conductores, podrán acceder libremente a los recintos portuarios, siempre que sus pasajeros cumplan con los requisitos de acceso de las personas.

Los vehículos particulares de pasajeros, con destino a su embarque, una vez realizado su despacho aduanero, accederán al exclave en las condiciones establecidas para el correcto funcionamiento de los servicios de Estación o Terminal Marítima.

Artículo 41: Acceso de personas a los recintos aduaneros portuarios

Las personas que entren o salgan del exclave aduanero, deberán portar consigo y exhibir a las autoridades, a su requerimiento, los pases que los habiliten para ello, con las autorizaciones preceptivas, de acuerdo con la reglamentación de la Ley de Puertos y sus normas complementarias. Sus objetos personales estarán sujetos, en cualquier caso, a inspección aduanera.

Las personas que deban acceder con asiduidad a los exclaves aduaneros portuarios y no tengan su centro de trabajo en los mismos, podrán obtener permisos especiales para ello, previa la comprobación y aceptación del motivo de ingreso, por la Administración Portuaria, quien dará conocimiento a la DNA.

Ambos órganos prestarán conformidad inmediata a estas peticiones, cuando estén justificadas por el trabajo de los solicitantes y no concurren en ellos circunstancias de impedimento por sanciones portuarias o ilícitos aduaneros reiterados.

Una vez obtenida la conformidad de la Administración Portuaria y la no objeción de la DNA, la PNN extenderá los pases correspondientes, siendo de su responsabilidad el control y actualización de los mismos y la comprobación sistemática de su presentación para entrar al recinto portuario.

Se distinguirán los pases de los trabajadores de mano de obra portuaria mensual y de los de otros trabajadores fijos en actividades del exclave aduanero a que se refiere el Artículo 42, de los del personal directivo, técnico o administrativo de las empresas, funcionarios y otras personas que deban entrar con asiduidad a los recintos aduaneros portuarios.

Con carácter general, los permisos permanentes se otorgarán a:

- a. Gerentes, personal técnico y administrativo de las empresas prestadoras de servicios portuarios, que deban trabajar con asiduidad en el exclave.
- b. Personal de Administración Portuaria u otros órganos u organismos del Estado, cuyas tareas estén directamente relacionadas a las operaciones portuarias y su control.
- c. Representantes de agentes marítimos, despachantes de aduana y de empresas concesionarias o que ejerzan actividades auxiliares o conexas con las operaciones portuarias del exclave.
- d. Otros, autorizados por la Administración Portuaria y la DNA.

En el caso de necesidad de acceso accidental a los recintos aduaneros portuarios, la PNN podrá extender pases especiales de corto plazo, a su discreción, en los que deberá hacer constar el motivo del permiso y la fecha de caducidad del mismo. La posesión de estos pases no impedirá el ejercicio de las competencias de contralor aduanero.

La PNN no podrá extender pases de acceso a personas u objetos cuya entrada a los recintos aduaneros portuarios esté expresamente prohibida por la Administración Portuaria o la DNA, en el ejercicio de sus competencias respectivas. A los efectos, ambos órganos comunicarán estas circunstancias a la PNN, en el momento en que se produzcan los actos administrativos de prohibición.

Las empresas serán responsables de la petición y devolución de los pases de su personal, cuando hayan cesado las causas

que motiven el acceso del mismo a los exclaves aduaneros portuarios.

Los pasajeros sólo podrán ingresar al recinto portuario, en las condiciones establecidas para el correcto funcionamiento de los servicios de Estación o Terminal Marítima.

Las tripulaciones de los buques pasarán libremente cuando posean libreta de embarque válida, de buques surtos en el exclave aduanero portuario.

No se permitirá a ninguna persona permanecer durante la noche en el puerto libre, excepto aquéllas que se encuentren trabajando, ligadas directamente a las operaciones de los buques o que hayan sido específicamente autorizadas para estancia nocturna por la Administración Portuaria y sin objeción de la DNA, cumplidas todas las formalidades correspondientes.

Artículo 42: Acceso de los trabajadores a los recintos aduaneros portuarios

Los trabajadores de mano de obra portuaria que tengan relación permanente con sus empleadores y aquéllos que presten servicios en actividades permitidas en el recinto aduanero portuario, tendrán tarjetas de identificación especiales, que deberán portar en lugar visible para control de las autoridades competentes.

Las tarjetas de identificación de los trabajadores de mano de obra portuaria tendrán un distintivo especial que las diferencie de las de otros trabajadores de los exclaves aduaneros portuarios.

La entrada diaria de los trabajadores eventuales de la mano de obra portuaria, será autorizada por la PNN en base a las listas recibidas de las empresas prestadoras de servicios portuarios, copia de las entregadas a ANSE, con carácter previo a las operaciones.

ANSE podrá, a su vez, en el ejercicio de sus controles de la mano de obra portuaria, comprobar las listas en poder de la PNN, que deberán ser copia de las previamente entregadas por los operadores en ANSE.

Estos trabajadores de mano de obra portuaria eventual, portarán tarjeta de identificación con el nombre de la empresa prestadora de servicios portuarios que los contrató por el día y con un distintivo claramente visible, con la leyenda "EVENTUAL".

Artículo 43: Mercaderías, bienes o medios de transporte abandonados o en condiciones inaceptables

La Administración Portuaria podrá iniciar la remoción de bienes abandonados o que representen peligro para la seguridad portuaria o la salud pública, siguiendo para ello sus procedimientos internos. En lo no previsto en ellos será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 121 del CAU.

Los costos de remoción de dichos bienes deberán ser sufragados por sus dueños u obtenidos del producido de su remate por la Administración Portuaria, quien podrá establecer cláusulas contractuales a este fin, con quienes tomen, arrienden o sean concesionarios de los servicios portuarios correspondientes.

La DNA podrá solicitar a la Administración Portuaria, bajo circunstancias justificadas y previa intimación a sus dueños o consignatarios, la remoción de bienes que se encuentren abandonados en el exclave aduanero. La Administración Portuaria deberá iniciar los procedimientos necesarios, de acuerdo al procedimiento interno aplicable.

Artículo 44: Reembarque e importación de mercaderías, maquinaria y equipos portuarios

Los bienes y mercaderías introducidos al recinto aduanero portuario desde fuera del territorio aduanero nacional, podrán ser reembarcados por las compañías que los introdujeron, por cualquier razón y en cualquier momento, siempre que las Autoridades Portuaria y Aduanera sean debidamente informadas y que los inventarios sean modificados convenientemente.

En el caso que dichos bienes o mercaderías fueren introducidos al territorio aduanero nacional, se considerarán como importados y se deberán cumplir los trámites de importación y abonar las cantidades correspondientes a la liquidación completa de tasas e impuestos a la importación o en ocasión de la misma.

Artículo 45: Marco sancionatorio

Los criterios generales y particulares respecto a infracciones, sanciones y su tipificación, así como a los órganos sancionadores, serán los previstos en la Ley de Puertos y su reglamentación, así como en la legislación aduanera y la de policía portuaria vigentes.

Artículo 46: Organos competentes

La Administración Portuaria, la DNA y la PNN, serán las encargadas de la aplicación de estas normas, en el ámbito de sus respectivas competencias.

En relación a las disposiciones anteriormente citadas, la Administración Portuaria tiene la competencia de prohibir el acceso a los recintos portuarios, a quienes infrinjan las normas a que se refiere el Artículo 23 de la Ley 16.246.

La DNA podrá denegar el acceso a los recintos aduaneros portuarios, en el ejercicio de sus competencias.

En el caso que las personas o bienes no cumplan con los requisitos exigidos para el acceso a los recintos portuarios o en aplicación de sus competencias de policía portuaria o cuando para ello fuere requerida por la Administración Portuaria, la PNN podrá denegar la entrada a dichos recintos, hasta tanto se subsanen las causas de impedimento observadas.

Cuando las autoridades correspondientes en el ejercicio de sus competencias lo consideren necesario, podrá ser denegada, en forma provisoria o definitiva, la ejecución de actividades dentro de los puertos por personas o empresas que estén involucradas en procedimientos administrativos, penales, aduaneros o civiles, que supongan invalidación o suspensión de autorizaciones para operar o entrar a los recintos portuarios. La Administración Portuaria, como órgano autorizante u otorgante de las concesiones o permisos, será la autoridad competente a estos fines.

La aplicación, con carácter preventivo, de medidas del tipo de las expresadas en el inciso anterior, puede ser solicitada por la DNA, en caso de estar en curso procedimientos sancionatorios por infracciones graves a las normas y reglamentaciones que gobiernan el uso de los exclaves aduaneros, en el área de su competencia.

CAPITULO II

DEL EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS DE LOS DIFERENTES ORGANOS U ORGANISMOS DE CONTROL DEL ESTADO, EN LOS EXCLAVES ADUANEROS.

Artículo 47: Ejecución de controles sobre las mercaderías

Los organismos que efectúan controles relacionados con la salud o el comercio exterior, como MGAP, MSP, BROU, etc. deberán llevar a cabo las inspecciones físicas de productos y mercaderías en los locales de los importadores o exportadores.

Caso de no ser posible esta práctica, lo harán en las zonas de control aduanero, sitas en los accesos de los exclaves portuarios, en coordinación con la Aduana y procurando no exceder el tiempo necesario para el control aduanero.

Artículo 48: Controles dentro de los recintos portuarios

En el caso de que fuera imprescindible llevar a cabo inspecciones o controles en los almacenes portuarios o durante la ejecución de las operaciones, ello se hará en todo caso con conocimiento y bajo la coordinación del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones y siguiendo el principio de no interferencia en las operaciones, en el marco de la Ley de Puertos y su reglamentación.

Artículo 49: Competencias generales de la Administración Nacional de Puertos (ANP)

La ANP ejercita la administración del recinto portuario en los puertos bajo su administración y tiene en ellos los necesarios poderes para el desarrollo de sus competencias y funciones, tal como se establece en la Ley 16.246, su reglamentación y normas complementarias.

Todas las referencias que se hacen en este texto a la Administración Portuaria, corresponden a la ANP en el puerto de Montevideo y demás puertos bajo su administración.

Las principales funciones de la ANP en relación con los exclaves aduaneros portuarios y sin perjuicio de las generales contenidas en la Ley de Puertos, su reglamentación y demás normas aplicables, son las siguientes:

- a. Ejercitar la administración del exclave aduanero portuario.
- b. Preparar y mantener actualizados los planos de los límites de los exclaves aduaneros de los puertos, elevándolos para su fijación por el Poder Ejecutivo.
- c. Construir y mantener las obras de delimitación de los exclaves aduaneros portuarios y llevar a cabo la zonificación interna de los mismos, de acuerdo con los Planes Directores de los puertos y siguiendo, en su defecto, criterios de organización y comercialización de los puertos.
- d. Dentro del marco del ejercicio de sus competencias y de las leyes y normas concernientes, examinar, aprobar, hacer el seguimiento y gestionar, en su caso, los proyectos de inversión en los recintos aduaneros portuarios.
- e. Formular y aplicar las normas y procedimientos a nivel de detalle, para la administración del recinto portuario, de

acuerdo con la Ley de Puertos y su reglamentación y teniendo en cuenta la normativa aduanera de aplicación. En el caso de normas que afecten a otros Organos u Organismos del Estado intervinientes, se ejercerán las competencias que la ley confiere al Capitán de Puerto, en la forma establecida.

- f. Asistir a los Organos y Organismos del Estado competentes, dentro de los recintos aduaneros portuarios, en las inspecciones y controles de personas, mercaderías y bienes, cuarentenas, seguridad pública y otros, coordinando las condiciones de prestación de servicios.
- g. Obtener la información legal y reglamentariamente requerida, de todos los usuarios y operadores que utilicen las áreas e instalaciones en el exclave aduanero, inclusive las instalaciones de ANP y facilitarla a petición de los organismos que ejerciten funciones de supervisión y control en el mismo, en ejercicio de sus competencias. A los efectos establecerá los necesarios procedimientos, ajustándose a los principios de mínima burocracia e intervención en la actividad de las empresas, de forma que las informaciones necesarias se den por éstas una sola vez.
- h. El Capitán de Puerto, a través del apoyo administrativo de ANP, se coordinará con la PNN y la DNA para facilitar el ejercicio de las funciones de estos organismos, comunicándoles en el tiempo, forma y contenido requeridos por ellos, la información que posea y que resulte necesaria a tales fines. Esta información se referirá a las operaciones portuarias, los buques y sus cargas, incluyendo, como mínimo, la siguiente:
 - i. Sobre la operación: empresa prestadora de servicios portuarios, debidamente habilitada, encargada de la operación; si es carga/descarga directa o indirecta; tipo de carga a operar (contenedores, carga general, graneles o cargas especiales); si en el buque o en la operación hay cargas peligrosas o contaminantes.
 - ii. Sobre el buque: nombre del buque; bandera; puerto de registro; armador y agente; nombre del capitán; fecha y hora estimadas de llegada y partida; último y próximo puerto de escala.
 - iii. Sobre la carga: la información que corresponda, de la especificada en el Capítulo II del Título II del CAU, detallada en la forma en que procedimentalmente se defina.

Artículo 50: Competencias generales de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA)

En los recintos aduaneros portuarios y la pertinente zona de supervisión aduanera, las funciones y competencias de la Aduana son las determinadas por las leyes y reglamentaciones respectivas (Artículo 5 al 10 del CAU y Artículo 163 de la Ley 16.320). Para dar cumplimiento a lo ordenado en la Ley de Puertos, se ajustarán en lo necesario los procedimientos aduaneros existentes.

Las personas, mercaderías, productos, bienes y medios materiales de cualquier tipo que entran o salen de los recintos aduaneros portuarios están, por tanto, sujetos a las leyes aduaneras, sus reglamentaciones, normas y procedimientos.

En toda cuestión o situación relativa al ejercicio de las competencias aduaneras en los recintos aduaneros portuarios que pueda plantearse y no esté específicamente contenida en esta reglamentación, se aplicarán los procedimientos aduaneros generales vigentes. En los procedimientos a aplicar, se procurará en todo momento el respeto de los mandatos contenidos en la Ley de Puertos, sobre el marco jurídico del puerto libre y las mercaderías o productos que en él entren, permanezcan o salgan.

El MEF, a propuesta de la DNA, dictará o adecuará, en su caso, las reglamentaciones y normativas complementarias necesarias, para ajustar la actividad aduanera al marco del puerto libre.

Artículo 51: Competencias y funciones específicas de la DNA

En particular la Aduana tendrá las siguientes funciones y competencias en relación con los recintos aduaneros portuarios:

- a. Ejercer sus competencias de despacho y supervisión sobre los medios de transporte, mercaderías, bienes y objetos personales que entren o salgan del exclave portuario.
- b. Liquidar a la salida o entrada del mismo, los tributos, o derechos aduaneros que correspondan. No se incluyen en este literal los tributos administrados por la DGI.
- c. Prevenir y reprimir el contrabando, así como cualquier otro ilícito aduanero, de acuerdo con sus cometidos legales y reglamentarios.
- d. Recopilar las estadísticas aduaneras.
- e. Ejercer cualquiera otra de sus competencias, que sea de aplicación, acorde con la legislación aduanera y portuaria.
- f. Controlar la movilización de cargas en almacenes dentro de los exclaves aduaneros portuarios, de acuerdo con lo

establecido en el Artículo 52.

- g. Comprobar que los bienes destinados al comercio en los exclaves aduaneros portuarios, no sean consumidos o usados como factores productivos.
- h. Comprobar que los bienes entrados a los exclaves aduaneros portuarios desde el territorio aduanero nacional, no sean intercambiados o mezclados con bienes que permanezcan en los exclaves, no despachados de aduana.
- i. Comprobar que la maquinaria, equipo y herramientas utilizadas en los exclaves aduaneros portuarios, bajo condiciones fiscales y regulaciones especiales, sean registradas y cumplan con las normas y procedimientos establecidos por la legislación nacional y el presente reglamento.

Artículo 52: Supervisión de actividades por la DNA en los recintos aduaneros portuarios

La DNA tendrá siempre a su disposición la información necesaria de las empresas, que se establece en el presente reglamento, para ejercer sus controles sobre la actividad de las mismas y la circulación de mercaderías y bienes, indirectamente a través de dicha documentación e información.

No obstante, dentro de sus competencias legales, tiene el derecho de actuar directamente en los exclaves aduaneros portuarios, por medio de controles aleatorios in situ dirigidos a personas, vehículos, buques, depósitos, mercaderías, bienes y cualquier edificio o área. Asimismo podrá comprobar al azar, los inventarios de almacenamiento, de los activos móviles y los registros requeridos.

Los principios de frecuencia y alcance de los controles in situ, dentro de los exclaves, se determinarán por regulaciones internas de la Aduana, con la debida atención a lo dispuesto en los Artículos 2 y 16 de la Ley de Puertos y su reglamentación.

La DNA realizará inspecciones in situ, cuando exista sospecha fundada de violación de la ley, en materia de su competencia.

La DNA llevará a cabo sus controles sin interrupción de las operaciones portuarias. En caso de no ser posible, por causa de la pérdida de evidencias de ilícitos aduaneros de los que se tenga sospecha cierta, se coordinará con el Capitán de Puerto para que el ejercicio de esos controles específicos, cause la mínima interferencia en las operaciones planificadas.

Artículo 53: Competencia de la DNA en el ingreso e instalación de maquinaria y equipos de trabajo en los recintos aduaneros portuarios

Sin perjuicio del trámite aduanero que corresponda y que se determina en el Artículo 39 del presente reglamento, en los proyectos a ser presentados para nuevas instalaciones o en los que se presenten para la mejora o renovación de los procesos existentes a las mercaderías en almacenes portuarios, la DNA aceptará como suficiente, para la entrada e instalación de la maquinaria y equipos de trabajo pertinentes en el exclave, la "declaración jurada" de los interesados de que los procesos a ser ejecutados están dentro de las disposiciones de la Ley de Puertos.

La DNA, dará conformidad a los proyectos e instalaciones, tal como se establece en el Artículo 25 y podrá verificar la maquinaria instalada, una vez terminada la instalación y antes de comenzar los trabajos de procesamiento, de acuerdo con el procedimiento detallado en este reglamento.

La falta de veracidad en las declaraciones juradas a que se refiere este artículo, será considerada por la Administración Portuaria como infracción muy grave de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992 y sancionadas con la pena máxima prevista para estas infracciones, sin perjuicio del ejercicio de las competencias aduaneras aplicables.

Artículo 54: Impedimentos al acceso de personas

La Aduana podrá impedir la entrada y el trabajo en los exclaves aduaneros portuarios, a personas físicas o jurídicas, en los casos y circunstancias contenidas en la presente reglamentación.

Este derecho se ejercerá, en el interior de los recintos aduaneros portuarios y para con las personas físicas o jurídicas habilitadas por la Administración Portuaria, requiriendo a la misma para que tome las acciones administrativas apropiadas, pudiendo solicitar, en caso necesario, el auxilio de la PNN, como policía portuaria.

La DNA, mediante la información en poder de la PNN, tomará conocimiento de la identificación de las personas autorizadas a ingresar en los recintos aduaneros portuarios y, siempre que existan antecedentes reiterados de infracciones graves a la legislación aduanera, podrá objetar la aprobación para el trabajo en su interior, denegando el acceso como se explicita en el Artículo 46 de este reglamento.

La Administración Portuaria incluirá en sus procedimientos de habilitación y de registro de operadores portuarios la obtención preceptiva de un informe de la DNA, que cubra los aspectos a que se refiere en el Artículo 25.

Artículo 55: Competencias de la Prefectura Nacional Naval (PNN)

La PNN ejercerá sus competencias de acuerdo a su marco legal vigente. Se introducirán los necesarios cambios en los procedimientos generales de controles de seguridad en los accesos, a bordo de los buques o en el exclave aduanero, para salvaguardar las disposiciones obligatorias de la Ley de Puertos y su reglamentación, concernientes a su coordinación con la

Capitanía de Puerto o quien ejerza sus funciones, con la DNA, y con otros organismos oficiales, a través del Capitán de Puerto.

Se coordinarán especialmente, con la DNA y con la Administración Portuaria, las acciones a ser tomadas en el cambio de procedimientos e informaciones a ser compartidas en lo que afecte a la entrada o salida de personas, vehículos y objetos en el exclave aduanero, para obtener la máxima seguridad, eficacia y rapidez, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Puertos, su reglamentación y normativa complementaria.

El MDN, a propuesta de la PNN, llevará a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 56: Competencias del Ministerio del Interior, Dirección Nacional de Migración (DNM)

La DNM ejercerá sus competencias respecto de la visita y estadía de buques, como se estipula en las reglamentaciones de "Libre Plática" y en los servicios de la terminal de pasajeros, bajo las condiciones legales y reglamentarias de coordinación con la Capitanía de Puerto o quien realice sus funciones, sin interrumpir las operaciones.

Se instrumentarán procedimientos especiales en coordinación con la PNN para facilitar los cambios de tripulación de los buques y evitar la congestión del tráfico de pasajeros y las demoras en el despacho migratorio, antes o después de que los pasajeros aborden los buques.

El MI a propuesta de la DNM, llevará a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 57: Competencias del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) y Ministerio de Salud Pública (MSP)

El MGAP y el MSP, realizarán los controles necesarios dentro de sus competencias, como lo prescriben las leyes aplicables.

En sus procedimientos se ajustarán a lo dispuesto en la Ley de Puertos, con la mayor eficiencia operativa. Esto significa que sus controles e intervenciones no impedirán o demorarán las operaciones portuarias y se harán, de acuerdo a lo establecido en los Artículos 47 y 48 del presente reglamento.

Siempre que exista sospecha fundada de violación de la ley en el ámbito de sus competencias, ambos Ministerios podrán intervenir con la coordinación del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones, para tomar las medidas o ejercer los controles necesarios.

El MGAP y el MI a propuesta de las Direcciones respectivas, llevarán a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 58: Competencias del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

Todas las personas físicas o jurídicas que realicen actividades en los recintos aduaneros portuarios, actúan en el territorio del Uruguay y están sometidas a la legislación y normas generales que, en materia fiscal, enmarcan las competencias del MEF.

Se exceptúan las condiciones especiales para el tratamiento fiscal de transacciones comerciales, compra y mantenimiento de maquinaria, equipos y herramientas para su uso en las operaciones portuarias y bienes al servicio de la actividad en el puerto libre, que serán las previstas en la presente reglamentación o las que puedan dictarse en el futuro. En los casos no especificados, se aplicará el régimen fiscal general de la República, para personas y bienes.

El MEF, dentro de los recintos aduaneros portuarios, realizará los controles necesarios en el ejercicio de sus competencias, con la mayor eficiencia operativa.

Lo anterior significa que dichos controles no deben interferir las operaciones portuarias. En los casos en que existiera sospecha fundada de violación de la ley o reglamentaciones que le competen, el MEF podrá, con la coordinación del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones, intervenir para tomar las medidas necesarias.

El MEF informará a la Administración Portuaria de las sanciones impuestas a personas o empresas en los recintos aduaneros portuarios, para poder comprobar la posible violación de las condiciones contractuales en concesiones, autorizaciones o permisos.

Artículo 59: Competencias del Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU)

En el caso de que el LATU necesitare ejercer controles físicos sobre mercaderías de importación para entrar en régimen de admisión temporaria o reexportadas al puerto libre procedentes de dicho régimen y que se encuentren depositadas en almacenes dentro de los recintos aduaneros portuarios, lo hará previa comunicación y en coordinación con el Capitán de Puerto, de forma de no interferir en otras operaciones.

A los efectos de los controles documentales sobre estas mercaderías y para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 3º del Decreto 420/990 de 11 de septiembre de 1990, el LATU se relacionará con la Administración Portuaria por el procedimiento específico vigente.

Se incluyen en las excepciones del Artículo 22 del Decreto 420/990 de 11 de septiembre de 1990, las maquinarias y equipos a que se refiere el Artículo 39 de este reglamento.

El LATU realizará los ajustes procedimentales a que pudiese haber lugar para el cumplimiento de este Decreto.

Artículo 60: Competencias del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y de la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE)

Todas las personas físicas y jurídicas que desarrollan actividades en los recintos aduaneros portuarios, lo hacen en el territorio del Uruguay y están sometidas a la legislación y normas generales que, en materia laboral, enmarcan las competencias del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

ANSE deberá ejercer sus competencias en el recinto del puerto de Montevideo de acuerdo a las leyes y reglamentaciones vigentes.

Todos los controles o intervenciones dentro de los recintos aduaneros portuarios, deben ser coordinados con el Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones.

Artículo 61: Competencias del Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU)

El BROU deberá coordinarse con la DNA, a través de la Capitanía de Puerto o quien ejerza sus funciones, para realizar aquellos controles considerados imperativos en el ejercicio de sus competencias, de manera de suprimir los controles redundantes con otros ya efectuados por la Aduana, con ocasión del comercio exterior a través de los puertos. En cualquier caso y, dadas las características de libre circulación de las mercaderías en el puerto libre, los controles necesarios deberán ser ejecutados fuera del exclave aduanero.

El BROU llevará a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 62: Libre Plática

Para la aplicación, con la mayor eficacia, del régimen establecido como "Visita de Libre Plática" se implantarán, en coordinación con el Capitán de Puerto, los procedimientos más adecuados para el inmediato inicio de las operaciones, al arribo del buque a puerto.

Los buques de ultramar y los ferrys de pasajeros, traspasarán los límites de los recintos aduaneros portuarios, sujetos a los procedimientos de entrega de documentación de acuerdo con las normas de "Libre Plática Cablegráfica".

Excepto en casos justificados, sospecha fundada de violación de leyes y reglamentaciones o peligro para la seguridad o la salud públicas, toda la actividad de estos procedimientos de despacho deberá ser llevada a cabo por los funcionarios correspondientes, en la oficina de Libre Plática, sin abordar los buques.

Una vez presentada la documentación correspondiente por el Capitán del buque, cualquier tripulante o su agente, de acuerdo con la normativa específica que rige en la Libre Plática, se autorizará sin demora la iniciación de las operaciones portuarias.

Lo anterior será sin perjuicio del ejercicio de las competencias de la PNN en materia de controles para la seguridad de los buques, que no obstaculizarán el comienzo o desarrollo de las operaciones.

CAPITULO II

CONDICIONES A CUMPLIR EN LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS

Artículo 63: Límites

La definición de los recintos aduaneros portuarios se encuentra contenida en el Artículo 2 del presente reglamento.

El área declarada como recinto aduanero portuario, deberá estar deslindada y cercada en forma de garantizar eficientemente su aislamiento del resto del territorio nacional.

La competencia de proponer, construir y mantener los límites de los recintos aduaneros portuarios, corresponde a la Administración Portuaria de acuerdo a lo establecido en el Artículo 49 literales b y c. La competencia para fijar estos límites, corresponde al Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Artículo 5º de la Ley 16.246.

Los límites marítimos de los recintos aduaneros portuarios, estarán indicados en los planos marítimos o portuarios oficiales.

Artículo 64: Acceso a los recintos aduaneros portuarios, por vía marítima

Para los buques o artefactos flotantes que entren a los recintos aduaneros portuarios desde aguas territoriales de la República exteriores a dichos recintos, se establecerán puntos de inspección aduanera, de acuerdo a los procedimientos que se instrumenten por la Aduana, en coordinación con la Capitanía de Puerto correspondiente o quien haga sus veces.

El cruce del límite marítimo de los exclaves aduaneros portuarios por buques u otros artefactos flotantes, está sujeto a las normas que rigen las escalas en puertos y bajo las competencias del Capitán de Puerto, como autoridad desconcentrada de la Administración Portuaria, así como de la PNN. Las competencias de la Aduana relativas a las zonas marítimas de vigilancia aduanera permanecen incambiadas.

Artículo 65: Accesos terrestres a los recintos aduaneros portuarios

En los límites terrestres del recinto existirán puntos de acceso fijos y asimismo cercados, donde se establecerán las zonas de control aduanero y de controles de acceso portuario, para las personas, mercaderías, objetos y vehículos que entren o salgan del exclave aduanero portuario por vía terrestre.

Los accesos terrestres de los recintos aduaneros portuarios se determinarán por la Administración Portuaria con el asesoramiento de la DNA.

Cualquier tráfico terrestre de entrada o salida del exclave aduanero portuario, debe ser canalizado exclusivamente a través de estos accesos y de los puntos de verificación aduanera a establecer en ellos.

La entrada o salida de bienes o personas a través de otros lugares que los explícitamente definidos por las autoridades o sin el cumplimiento de los requisitos de permiso para acceder al exclave aduanero portuario, están estrictamente prohibidas. El incumplimiento de esta norma se considerará infracción muy grave, de las establecidas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 66: Iluminación y vigilancia de las zonas de control, puntos de verificación y límites terrestres

Las áreas de tráfico terrestre de las zonas de verificación aduanera y puntos de control, así como el límite cercado del recinto aduanero portuario, deberán estar suficientemente iluminados durante la noche, a juicio de la DNA y la PNN.

Compete a la PNN, sin perjuicio de las funciones específicas de la DNA, el ejercicio de la vigilancia de los límites de los recintos aduaneros portuarios, previniendo o reprimiendo su violación.

En caso de violación de los límites del recinto, la PNN notificará el hecho y sus detalles a las Administraciones Portuaria y Aduanera, a los efectos pertinentes.

La Administración Portuaria podrá instalar medios electrónicos de vigilancia de los límites de los recintos portuarios. En dicho caso, se coordinará con la PNN, quien ajustará sus sistemas de control para lograr la mayor eficiencia en las labores de vigilancia.

Los recintos de control aduanero en los accesos portuarios y las áreas de estacionamiento entre las instalaciones de salida del recinto aduanero portuario y el recinto portuario, y los recintos de control aduanero también serán cercados, estableciéndose puestos de vigilancia de la PNN, en los puntos finales de salida al territorio no portuario.

Artículo 67: Oficinas en los puntos de verificación aduanera

En cada punto de verificación aduanera se deberán prever instalaciones para los funcionarios de aduana y los elementos de control necesarios, a juicio de la Administración Portuaria y la DNA.

Mientras exista flujo de operaciones portuarias, los accesos deberán estar habilitados y, como mínimo, uno de estos puestos permanecerá abierto las 24 horas del día, todos los días del año, para permitir cualquier salida o introducción de mercadería al exclave aduanero portuario.

Artículo 68: Comunicaciones y equipamiento

Los puntos de verificación deben estar equipados adecuadamente para asegurar la comunicación entre buques, con la PNN, el Capitán de Puerto y especialmente, con los vigilantes durante sus rondas de inspección, así como para permitir la necesaria comunicación de datos entre ellos y las sedes de la Administración Portuaria y Aduanera.

CAPITULO IV

REGLAMENTACION FISCAL DENTRO DE LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS

Artículo 69: Marco general

La instalación y realización de actividades en los recintos aduaneros portuarios estarán sujetas, en materia fiscal, a las disposiciones que regulan la misma, con las excepciones que se establecen en el presente reglamento.

Las normas generales siguientes se emiten en cumplimiento de los Artículos 2, 3 y 4 de la Ley 16.246.

Todas las mercaderías y bienes que ingresan en los exclaves aduaneros portuarios desde fuera del territorio nacional, estarán exentas de impuestos aduaneros, tasas y tributos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Las mercaderías y bienes introducidos desde los recintos aduaneros portuarios al territorio aduanero nacional, serán considerados como importaciones y por lo tanto, estarán sujetos a los impuestos aduaneros, tasas y tributos correspondientes.

Las mercaderías y bienes introducidos a los recintos aduaneros portuarios desde el territorio aduanero nacional, que no sean utilizados para consumo, construcción, mantenimiento de edificios, instalaciones, equipamiento y material para operaciones y servicios portuarios o la organización administrativa de los mismos, serán considerados como exportaciones y sujetos al régimen pertinente.

Artículo 70: Impuesto al Valor Agregado (IVA)

La circulación de bienes y la prestación de servicios realizados en recintos aduaneros portuarios queda excluida de la Aplicación del Impuesto al Valor Agregado (IVA), de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 11 del Decreto 39/990 de 31 de enero de 1990.

Para evitar posibles transgresiones a la libre competencia o evasiones fiscales, mediante el traslado de costos de servicios gravados a servicios no gravados, los operadores portuarios que facturen servicios de transporte terrestre de mercaderías, para su entrada o salida del recinto aduanero portuario, facturarán el transporte separadamente de cualquier otro concepto de servicios prestados en el interior del citado recinto.

Artículo 71: Régimen impositivo de la maquinaria y equipo portuarios

La introducción desde territorio extranjero a los exclaves aduaneros portuarios de maquinaria, equipamiento, herramientas, repuestos y materiales necesarios para las operaciones a bordo y en tierra y tareas directamente relacionadas con las actividades permitidas en estos recintos, por empresas prestadoras de servicios portuarios y actividades conexas, que haya sido adecuadamente declarada, estará exonerada de todo tributo, impuesto, tasa o recargo en conexión con el comercio internacional.

La salida y posterior introducción de estos bienes al territorio aduanero nacional, se contempla en los Artículos 38 y 39 del presente reglamento.

Artículo 72: Mercaderías en tránsito internacional en zonas francas. Tarifas portuarias

Será requisito imprescindible para el despacho aduanero de importación de bienes previamente declarados en tránsito internacional, entre el exclave aduanero portuario y depósitos aduaneros fiscales o particulares o zonas francas, el pago por reliquidación de los precios de los servicios correspondientes a mercadería desembarcada (Numeral 1.4.3 literal c. del Decreto 534/993 de 25 de noviembre de 1993).

En ningún caso la DNA despachará de importación estos bienes, ni admitirá su entrada en el territorio aduanero nacional, si el importador o su representante no presenta un recibo válido emitido por la Administración Portuaria, demostrativo de que ya ha sido hecha la reliquidación a que se refiere el artículo citado en el inciso anterior y efectuado el pago correspondiente a las tarifas portuarias aplicables.

Las personas físicas o jurídicas responsables del despacho que no den cumplimiento a este requisito, serán pasibles de las sanciones que correspondan de acuerdo a lo establecido en el Decreto 412/992.

CAPITULO V

NORMAS QUE RIGEN EL TRANSPORTE DE MERCADERIAS Y SU CIRCULACION DESDE Y HACIA LOS EXCLAVES ADUANEROS

Artículo 73: Tráfico de ultramar y tráfico fluvial internacional

No se autorizará a cargar estos buques sin la orden de embarque debidamente autorizada en el trámite de solicitud de embarque. Los embarcadores y sus representantes, despachantes, agentes marítimos y empresas prestadoras de servicios

portuarios, velarán y serán responsables, en su caso, de que todas las formalidades de exportación sean cumplidas antes del embarque de mercadería con este destino.

No se autorizará a los buques a descargar mercadería sin la debida presentación, previa a la descarga, a la Aduana o al Capitán de Puerto, de los documentos exigibles en el caso, especialmente los indicados en el Artículo 20 Sección II Capítulo IV del CAU y, en su caso, la lista de contenedores en la forma indicada por el Capitán de Puerto.

Artículo 74: Mercadería no manifestada

La descarga de mercadería no contenida en el manifiesto de carga y destinada al puerto, deberá ser documentada inmediatamente por el operador portuario que dirige la operación y el agente marítimo debe entregar los manifiestos adicionales, antes de finalizar la operación del buque en puerto.

Artículo 75: Bienes descargados sin destino al puerto de escala

Los bienes destinados a otros puertos que fueran descargados erróneamente, deberán ser documentados y mantenidos separadamente de cualquier otra mercadería.

Dicha carga será reembarcada al buque lo antes posible, antes del despacho de éste para su salida. Además del buque, los agentes marítimos y operadores portuarios serán responsables del cumplimiento de esta norma.

En el caso de que, despachado el buque, se detectase en el puerto carga de este tipo, se procederá a declararla inmediatamente como "carga en transbordo", cumplimentando la documentación pertinente y especificando como causa de su presencia en puerto, la de "descarga por error de mercadería con destino a terceros puertos".

En el caso de que la Administración Portuaria o Aduanera detectaren la presencia en el puerto libre de cargas de las anteriormente descritas, que no hayan sido declaradas, se procederá de inmediato a la aplicación del procedimiento para declararlas abandonadas, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar para sus depositarios o consignatarios, en caso de haberse configurado una infracción y/o ilícito aduanero.

La transgresión de estas normas será considerada por la Administración Portuaria, como infracción grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 76: Transbordo internacional

La Aduana no requerirá la entrega de manifiestos de cargas en tránsito, para aquéllas que lleguen de terceros países por mar y salgan con destino a ultramar, por la misma vía, sin abandonar el exclave aduanero portuario.

El consignatario de la carga en puerto deberá disponer de un manifiesto de "carga en transbordo internacional".

Copia de estos manifiestos se deberá entregar a la Administración Portuaria, manteniéndose los bienes debidamente inventariados durante su permanencia en el exclave, en la forma ya descrita en el Artículo 28.

En caso de que la Administración Portuaria requiera del operador, agente marítimo o consignatario la clarificación de la situación de estos bienes y no haya recibido respuesta en los plazos especificados en el Artículo 121 literales b) y c) del CAU, las mercaderías serán declaradas en abandono, sin perjuicio de la consideración de estas omisiones, como infracción grave de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 77: Tráfico fluvial y de cabotaje nacional. Buques costeros pesqueros nacionales

Las embarcaciones fluviales y buques de comercio de cabotaje doméstico, así como los pesqueros costeros nacionales, deberán comunicar a la Aduana cuando ésta lo requiera, la información referente a la carga, el itinerario y el punto de desembarco. Si este aviso se da tres horas antes de la llegada o partida, la Aduana informará a dichos buques y embarcaciones, antes o en el momento de la llegada o partida, si pueden evitar el punto de inspección o si tienen que esperar o parar para que ésta se lleve a cabo y dónde. Este último extremo se decidirá en coordinación con el Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones.

Antes de cargar o descargar, los embarcadores, los agentes marítimos, los despachantes y los operadores portuarios deben preparar la documentación requerida especificada en el Artículo 30 del CAU y en las normas de la Administración Portuaria debiendo cumplir, en su caso, los procedimientos prescritos para exportación, importación, tránsito, privilegio de paquete o cualquier otro a que haya lugar, de acuerdo con la legislación vigente.

La Capitanía de Puerto y la PNN cooperarán con la DNA en la identificación y comunicación con buques, embarcaciones u otros artefactos flotantes sujetos a la inspección aduanera, con el objeto principal de asegurar que las embarcaciones de cabotaje y fluviales no entren o dejen el exclave aduanero portuario sin ser debidamente controlados por la Aduana.

La transgresión de estas normas será considerada por la Administración Portuaria, como infracción grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 78: Embarcaciones deportivas y de placer

Las embarcaciones de placer y barcos deportivos no podrán entrar en los exclaves aduaneros portuarios. La Administración Portuaria y la PNN, en su caso, concederán excepciones a esta regla para:

- a. Entradas a astilleros o zonas de varada, para reparación o mantenimiento.
- b. Ser descargados o cargados a buques o varados en tierra a la espera de buques.
- c. Otros propósitos, si la embarcación o bote no puede ser amarrada en el puerto, fuera del recinto aduanero portuario.

Artículo 79: Tráfico de Servicio

Los buques de servicio que trabajan para el puerto y que estén debidamente registrados por las Autoridades Nacionales competentes, pueden entrar y dejar libremente los exclaves portuarios sin despacho aduanero, siempre que lleven solamente provisiones y materiales que no están sujetos a controles aduaneros o de otros organismos.

La Aduana podrá detener los buques de servicio para ejercer controles, en coordinación con el Capitán de Puerto y la PNN, procurando en todo momento no interrumpir las operaciones portuarias.

La transgresión de estas normas será considerada por la Administración Portuaria, como infracción muy grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 80: Tráfico Ferroviario

El programa de llegadas y salidas de trenes será comunicado a la Aduana por la unidad de la Administración Portuaria encargada de los movimientos ferroviarios en el puerto, con la antelación suficiente como para permitir la dotación de personal de la Aduana en el acceso ferroviario al recinto aduanero portuario.

Lo anterior será objeto de coordinación entre la Autoridad Aduanera y el Capitán de Puerto o quien haga sus veces.

Las mercaderías y objetos que ingresen o egresen del exclave aduanero a través de vías férreas, deberán ir acompañadas de la documentación aduanera pertinente.

Los procedimientos aduaneros de despacho deberán ser llevados a cabo antes de que los vagones ingresen al exclave aduanero portuario. A la vista de la documentación requerida para el despacho, que se especifica en el Artículo 34 del CAU, la aduana decidirá si los vagones deben ser dirigidos al punto de control que se determine, para su inspección.

Artículo 81: Tráfico Carretero

Se permitirá entrar y salir de los recintos aduaneros portuarios a los medios terrestres de movimentación de cargas y, como máximo, una persona por autogrúa o equipo elevador y dos personas por camión, si poseen en su caso, la documentación de transporte válida como se establece en el Artículo 34 del CAU, relativa a la mercadería a ser cargada o descargada.

Para la entrada al recinto portuario, sólo serán requeridas por la PNN y la Administración Portuaria, las órdenes de trabajo a que se refiere el Artículo 40 de este reglamento.

Los medios de transporte terrestres extranjeros con auto-propulsión (ej.: camiones) o con propulsión externa, aunque ésta sea de matrícula nacional (ej.: remolques descargados de un buque Ro-Ro) que entran o salen al territorio aduanero nacional desde los recintos aduaneros portuarios, con el sólo objeto de transportar bienes, pueden permanecer temporariamente en aquél, siempre y cuando su naturaleza no sea cambiada. Estos medios de transporte estarán sujetos al régimen establecido en el Artículo 138 del CAU, pudiendo regresar a los exclaves aduaneros portuarios, con mercadería de exportación o en tránsito a ser transportada a ultramar sobre ellos mismos.

CAPITULO VI

REGLAS PARA EL CONTROL EN LOS ACCESOS Y LOS LIMITES DEL EXCLAVE ADUANERO EN LAS DIFERENTES MODALIDADES DE ENTRADA Y SALIDA

Artículo 82: Tráfico bajo precinto aduanero

Para facilitar los controles en los accesos de los recintos aduaneros portuarios, la DNA establecerá los procedimientos necesarios para que todas las cargas posibles que ingresen a, o egresen de los puertos, contenerizadas o no, lo hagan bajo precinto aduanero, previamente inspeccionadas o a serlo posteriormente a su paso por los accesos portuarios.

Los precintos se fijarán mediante el procedimiento que establezca la DNA, debiendo los medios de transporte adecuarse a

este procedimiento.

La DNA podrá impedir el acceso al recinto aduanero portuario, de los medios de transporte que transiten bajo precinto aduanero y no cumplan con el procedimiento de instalación de los precintos.

El tráfico bajo precinto aduanero no necesitará de custodia de aduana, siendo de la responsabilidad del transportista mantener la integridad de los precintos de las cargas a él confiadas en este régimen, hasta su llegada a los accesos portuarios.

Artículo 83: Tráfico carretero de carga no contenerizada

La carga no contenerizada a ser transportada por carretera, podrá ser inspeccionada en los puntos de origen/destino, dentro del territorio nacional y transportada a o desde el exclave portuario, bajo precinto aduanero. En todos los casos este procedimiento se utilizará para la carga en tránsito, entre los puertos y los depósitos aduaneros o zonas francas nacionales y viceversa. En las zonas de control de los accesos portuarios se controlarán los vehículos con mercadería transportada bajo precinto aduanero.

La mercadería que arribe desde frontera con terceros países a los recintos aduaneros portuarios, lo hará ya inspeccionada y, preferentemente, bajo precinto aduanero.

Si se decidiese una inspección más profunda de las mercaderías que pudiera requerir la descarga del vehículo, bajo sospecha fundada de infracción o ilícito aduanero, ésta se deberá hacer en los locales designados al efecto por la DNA.

Los camiones que entren o salgan sin carga para tomar o dejar mercaderías en la terminal portuaria, usarán sendas especiales para entrada o salida del recinto aduanero y se detendrán únicamente en el puesto de control para entregar su documentación.

Artículo 84: Transporte carretero de contenedores

Los contenedores con carga en tránsito o cuya inspección y verificación se haga en los locales de origen o destino o aquéllos que ya hayan sido inspeccionados, viajarán bajo precinto aduanero.

Los camiones que entren o salgan con contenedores vacíos o sin carga, para tomar o después de dejar contenedores en la terminal portuaria, usarán sendas especiales para entrada o salida del recinto aduanero y se detendrán únicamente en el puesto de control para entregar su documentación o inspeccionar, en su caso, los precintos y números de los contenedores.

Los vehículos con contenedores que, cuando entren o salgan del recinto aduanero portuario, hubiesen de ser objeto de una inspección más profunda de las mercaderías que pudiera requerir la desconsolidación del contenedor, bajo sospecha fundada de infracción o ilícito aduanero, se dirigirán bajo custodia a los locales designados al efecto por la DNA.

Artículo 85: Transporte ferroviario

Se deberá establecer un punto de verificación aduanera para el tráfico ferroviario, en un lugar conveniente dentro del recinto aduanero portuario, en una vía férrea existente o nueva, a ser determinada por la Administración Portuaria, en acuerdo con la Aduana. Cuando la mayoría de los bienes transportados por tren consistan en grandes lotes de mercaderías homogéneas, las inspecciones físicas en este punto serán limitadas a controles especiales y aleatorios a algunos vagones seleccionados. La extensión, capacidad y equipamiento del punto de verificación ferroviario debe ser adecuado a su grado de utilización prevista.

En cuantos casos sea posible, la mercadería por ferrocarril con destino a los recintos aduaneros portuarios, deberá circular previamente inspeccionada y bajo precinto o custodia aduanera.

Los programas de llegada y partida de trenes de carga serán entregados a la Aduana por la unidad de la Administración Portuaria encargada de los movimientos en el puerto, de acuerdo con el programa de tráfico aprobado por el Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones.

Artículo 86: Tráfico fluvial y de cabotaje. Pesqueros costeros nacionales

La carga transportada por embarcaciones fluviales y buques de cabotaje desde y hacia el exclave aduanero portuario, será físicamente inspeccionada y/o precintada en caso que se considere necesario por la DNA en los puntos de verificación aduanera cerca del límite del exclave, a ser determinados en acuerdo entre las Administraciones Portuaria y Aduanera.

Los pesqueros costeros nacionales amurarán en el muelle específico a tal fin, quedando fuera del régimen de exclave aduanero y estarán bajo las competencias de la Aduana, a efectos de comprobaciones de su carga y provisiones de a bordo.

CAPITULO VII

REGLAS RELACIONADAS CON EL CONTROL INTERNO DE LOS EXCLAVES ADUANEROS

Artículo 87: Depósitos en el exclave aduanero

Los depósitos ubicados en el exclave aduanero para los que se hayan otorgado permisos o concesiones para llevar a cabo la actividad de depósito de bienes en el puerto libre, deben ser considerados como depósitos aduaneros comerciales habilitados para el fraccionamiento de bultos, con relación a lo estipulado en el inciso tercero del Artículo 96 del CAU.

Para ser considerados como depósitos francos, de acuerdo con los tratamientos y actividades permitidas establecidos en la Ley de Puertos y el Artículo 99 del CAU, deben ser declarados como tales en las cláusulas relativas a concesiones o permisos.

Las clasificaciones anteriores deben servir para simplificar y lograr un control aduanero más eficiente en las operaciones llevadas a cabo en los diferentes depósitos portuarios.

Las personas públicas o privadas que administren depósitos en los exclaves aduaneros, serán directamente responsables por el almacenamiento de los bienes, el mantenimiento de inventarios y registros, como lo establecen las reglamentaciones vigentes, las condiciones higiénicas y sanitarias, el cumplimiento de las premisas de vigilancia y todas las demás normas de seguridad que fueren de aplicación a estas instalaciones.

Los requisitos anteriores serán establecidos, con carácter general, en la normativa interna de los puertos, debiendo ser aceptados, junto con los particulares de aplicación, en los contratos de concesión o permiso con la Administración Portuaria.

Artículo 88: Inventarios de almacenamiento de bienes sin destino declarado

Las empresas nacionales e internacionales podrán entregar mercaderías a los operadores, concesionarios o permisarios portuarios en el exclave aduanero, sin indicar otro destino para ellas y ser almacenadas en el puerto.

Dichos bienes estarán exentos de cualquier formalidad, tal como se especifica en el Artículo 2º de la Ley de Puertos, salvo los relativos a inventarios y registros, teniendo que ser distinguidos claramente y de modo inconfundible por el registro de control de stocks definido en este reglamento y sus normas complementarias, de los bienes que arribaron de países extranjeros, de zonas francas uruguayas o de otros exclaves aduaneros portuarios y estuvieren consignadas como de importación, exportación, trasbordo o tránsito.

Artículo 89: Depósito de mercaderías nacionales

La introducción de mercaderías desde el territorio aduanero nacional con el solo propósito de ser depositadas dentro del exclave aduanero, podrá ser permitida con la condición de que su almacenaje sea realizado en depósitos especialmente habilitados para este propósito y que éste haya sido explícitamente autorizado por la Administración Portuaria y Aduanera.

Dichas mercaderías deberán ser claramente identificadas y documentadas cuando ingresen en el recinto aduanero portuario, para poder mantenerlas separadas de cualquier otra carga.

Los operadores portuarios o empresas autorizadas que almacenen tales mercaderías, estarán obligadas a mantenerlas estrictamente separadas de la otra carga.

Cuando se introduzcan a los recintos aduaneros portuarios, estos bienes deberán ser considerados y tratados de acuerdo con el concepto de salida temporal, como se especifica en el Artículo 54 del CAU.

A los efectos se seguirán procedimientos aduaneros especiales y sencillos a ser determinados por la DNA.

Una documentación, que los identifique como de "mero depósito de mercaderías desaduanadas", deberá ser presentada para la identificación de estos bienes o para iniciar los procedimientos de movilización de los mismos, cuando se ordene que sean:

- a. exportados
- b. enviados en tránsito a otros exclaves o zonas francas
- c. reentrados en el territorio aduanero nacional

En esta documentación deberá indicarse el inventario de entrada y salida, no requiriéndose otras formalidades o procedimientos adicionales, salvo los normales de exportación en los casos en que no reingresaren directamente desde los recintos aduaneros portuarios al recinto aduanero nacional.

Será posible reentrar, total o parcialmente, los bienes identificados por el formulario antes mencionado, simplemente presentando los bienes conjuntamente con el formulario, en la oficina de despacho aduanero y en la salida del puerto.

El documento actualizado con la salida parcial de mercaderías, si la hubiere, será la base documental del nuevo estado de situación del inventario portuario de estas mercaderías.

Las diferencias no justificadas entre los inventarios de entrada y salida, serán consideradas por la Aduana y declaradas como

mercaderías exportadas, debiendo cumplirse con el procedimiento exigible, con cargo a quien ostentase su custodia en el exclave aduanero portuario, previamente a autorizarse el reingreso del resto de los bienes. Se exceptúan de este procedimiento las mermas normalmente aceptadas por la Aduana, en determinadas mercaderías.

CAPITULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

El régimen establecido en el presente Decreto, entrará en vigencia, en el puerto de Montevideo, a los noventa (90) días de su publicación y en los demás puertos de ultramar de la República, cuando así lo decida el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento previo de la Administración Portuaria.

Hasta la implantación definitiva de los recintos aduaneros portuarios, especialmente el del Puerto de Montevideo y sus facilidades y procedimientos, la ANP, la DNA, la PNN y otros organismos estatales afectados, deberán determinar procedimientos provisorios para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de las leyes nacionales, en particular la Ley de Puertos, leyes aduaneras y sus respectivas reglamentaciones.

Se determinarán, con carácter urgente en el plazo referido, medidas de coordinación entre los diferentes intervinientes públicos en la actividad portuaria y disposiciones especiales para evitar interferencias y demoras con las operaciones portuarias en el exclave aduanero.

SEGUNDA

Se deberá restringir el número de accesos al puerto de Montevideo, en base al mejor ejercicio de los controles aduaneros y de acceso de personas y vehículos.

En los lugares destinados a accesos portuarios de mercaderías contenerizadas o no, se levantarán dentro del exclave aduanero, cercas provisionales y/o barreras. Estas cercas y barreras delimitarán interinamente las áreas de control aduanero, que deben ser dotadas de las facilidades necesarias para su funcionamiento.

TERCERA

Se usarán las balanzas de puerto existentes, durante el período de transición y hasta que se termine el equipamiento de los nuevos accesos portuarios. En caso de que no sean suficientes o su ubicación genere demoras o trastornos en los accesos, la DNA deberá tomar medidas para aumentar las capacidades de pesaje, admitiendo el uso de otras balanzas autorizadas.

CUARTA

Hasta que se hayan establecido facilidades adecuadas para el despacho de pasajeros en el límite del exclave aduanero, el tráfico de pasajeros y vehículos provenientes de o con destino a los Ferrys, será guiado por barreras removibles y supervisado por funcionarios de la Aduana y la PNN.

QUINTA

Las personas y vehículos que circulan desde y hacia las instalaciones de la Armada Nacional, tendrán permisos de entrada y salida del recinto portuario expedidos por la PNN.

SEXTA

Hasta el momento en que se hayan instalado facilidades de seguridad que garanticen suficientemente que no se pueda ingresar o abandonar el exclave aduanero a menos que se utilice el acceso indicado, los límites terrestres deberán ser patrullados regularmente por el personal de la PNN. Las condiciones del patrullaje deberán ser establecidos por la DNA y la PNN, en las áreas de sus competencias respectivas.

La supervisión aduanera de los límites del exclave y accesos no significará ingerencia en las funciones de control de la Prefectura Naval, que deberá ejercerlas adecuándose a los nuevos requerimientos del Puerto Libre.

SEPTIMA

Las embarcaciones de cabotaje y fluviales, caso de ser inspeccionadas por la DNA, lo serán en los muelles que se les asignen para operar, durante el período intermedio hasta que se encuentren disponibles las instalaciones especiales o procedimientos para este propósito.

OCTAVA

La PNN se coordinará con la Administración Portuaria, para implantar el Documento Unico de Orden de Trabajo y Acceso al Recinto Portuario y demás necesarios para el adecuado control de límites, accesos y seguridad del exclave aduanero portuario.

ARTICULO 2º - Este Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

ARTICULO 3º - Comuníquese, publíquese, etc..