

**MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA**

AFONSO FABIO DE OLIVEIRA HENRIQUE

**MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA NO BRASIL: caminho para o
crescimento**

**RIO DE JANEIRO
2016**

**MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA**

AFONSO FABIO DE OLIVEIRA HENRIQUE

**MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA NO BRASIL: caminho para o
crescimento**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientador: Profº Clovis Mendes Ferreira.

**RIO DE JANEIRO
2016**

AFONSO FABIO DE OLIVEIRA HENRIQUE

MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA NO BRASIL: caminho para o crescimento

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: **Profº Clovis Mendes** Ferreira.

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho a minha família e todos os amigos que investiram tempo para que se tornasse realidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, a minha família e aos companheiros que contribuíram para a elaboração deste trabalho.

RESUMO

Esta monografia apresenta um estudo baseado no desenvolvimento portuário brasileiro, inicia-se com o histórico das atividades portuárias, e logo em seguida a lei de modernização de portos é apresentada sob um aspecto de marco histórico no setor promovendo profundas mudanças que se mostravam extremamente necessárias para que a atividade portuária e seus negócios se tornasse competitivos no cenário nacional transformando em benefícios para a sua população e no cenário mundial com obtendo a tecnologia necessária para enfrentar e se manter no concorrido mercado internacional. Após isso, é feita uma abordagem dos aspectos do porto moderno, em seguida o desenvolvimento sustentável é inserido no contexto das atividades portuárias tendo em vista a importância da preservação do meio ambiente nos mais diversos setores da economia.

Palavra-chave: Portos brasileiros, modernização, reforma portuária, futuro das atividades portuárias.

ABSTRACT

In the globalized world we live in today, marked by the exchange of technology and natural resources among nations, world trade it's done mostly through maritime transport, and this in turn requires a structure to support it on land: the port. In order to optimize on shore operations and provide the resources needed to prepare the ship for its trip the port must be designed in a way to meet those needs accurately and objectively. To enter a port, a ship should first verify if their physical characteristics allow access and accommodation, as well as if it has equipment that are necessary for the cargo operations and if it can replenish the ship. In an environment with a high level of managerial complexity and economic importance, safety procedures must always be prioritized to protect not only the goods to be transported, but also the various classes of port workers involved in port operations. A good port logistics reduces the laytime of vessels allowing a more dynamic and beneficial commercial exchange for the whole economy of a country and therefore its main aspects should be strictly analyzed and adapted to the reality of international trade.

Keywords: Port. Port structure. Port logistics. Transport. Maritime transport.

SUMÁRIO

1	I N T R O D U Ç Ã O	8
2	Histórico Reforma Portuária Brasileira	10
2.1	O atual sistema	12
3	O AVANÇO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA NOS PORTOS	15
3.1	Modelo de porto a ser seguido	17
3.2	Porto de Roterdã – Holanda	18
3.3	Porto de Hong Kong	20
3.4	Porto de Cingapura	21
3.5	Porto de Savannah /Estados Unidos	22
4	MEIO AMBIENTE NA ATIVIDADE PORTUARIA	23
4.1	Os impactos Ambientais	23
4.2	Processo de Planejamento Ambiental	24
4.3	Crise ambiental	26
4.4	Porto modelo na preservação ambiental	27
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	29
	ANEXO A - LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993	30
	ANEXO B – FOTOS	32

1 INTRODUÇÃO

Neste trabalho apresentamos a situação onde a maioria dos países utiliza o transporte marítimo para a maior parte do comércio internacional. Com as grandes transformações nas economias sofreu-se grande impacto acarretado por um expressivo aumento do volume da carga impondo profundas transformações tecnológica e organizacional do setor para satisfazer toda essa crescente demanda. Nas últimas décadas com o aumento do comércio e não havendo outro meio de transporte alternativo para demandas longas, o navio tornou-se a opção mais eficaz e econômica.

Com as mudanças ocorridas no Brasil com a implantação da Lei dos Portos, de 1993 – em particular, o novo regime de gestão da mão-de-obra portuária e a participação do setor privado na exploração de terminais portuários –, foram imprescindíveis para a modernização, pois deu início a umas das principais reformas da infraestrutura brasileira nos últimos anos. Nesse contexto, assistiu-se a uma nova avaliação dos modelos de administração dos portos então vigentes e à disseminação de novos modelos observados em países desenvolvidos e em desenvolvimento. Embora tenha levado alguns anos para se consolidar e gerar efeitos, o forte aumento da eficiência e produtividade do sistema portuário e o avanço obtido com a nova legislação são indiscutíveis.

Os avanços alcançados na esfera dos portos organizados ficaram, no entanto, inferior ao que foi exigido para adequar os portos brasileiros às novas exigências do comércio internacional, ainda existindo graves gargalos ao desenvolvimento da atividade portuária no País. Dessa forma, o desempenho insatisfatório do sistema portuário.

Algumas condições que contribuem pelo desempenho insatisfatório desses portos organizados são: gerenciamento insuficiente, a falta de investimento e o formato institucional inadequado, também colaboram, em graus variáveis, pelos problemas enfrentados pelos outros segmentos do setor de transportes do País, os quais estão relacionados entre si. No caso dos portos, como dos demais modos de transporte, a superação das duas primeiras deficiências pressupõe a solução dos problemas identificados no plano institucional. Dessa forma, também em relação aos portos, a revisão da sua armação institucional é uma exigência para sua modernização e melhoria e como consequência seu crescimento.

Apesar da Lei de modernização dos portos apontar para a privatização integral do sistema portuário, ao admitir que a Administração do Porto seja exercida por concessionária privada, essa possibilidade não foi contemplada até agora, optando-se pela manutenção dessa administração no âmbito do setor público, alternativa também admitida no texto legal, e atribuindo-se essa função às empresas de economia mista que operavam os portos brasileiros quando a lei foi aprovada.

Por fim é válido também ressaltar também a questão do meio ambiente e dos procedimentos que estão sendo implantados nos portos para sua preservação.

Chamou-me a atenção para a escolha do tema o fato de sua importância sócio-econômica para o desenvolvimento do nosso país e o fato que o setor portuário no Brasil é responsável pelo transporte de cerca de 700 milhões de toneladas das mais deferentes mercadorias e respondendo sozinho, por mais de 90% das exportações, trazendo inúmeros benefícios dentro de seu desenvolvimento tecnológico, financeiro e socioambiental.

2 HISTÓRICO DA REFORMA PORTUÁRIA BRASILEIRA

Com a chegada da família real no Brasil, D. João VI decretou a abertura dos portos às nações amigas, no dia 28 de janeiro de 1808, assim o Brasil se inseriu como exportador de materiais como madeira, ouro e outras riquezas naturais que existiam no país e como importador facilitando com isso o tráfico de escravos. Tendo em 1846 com o Visconde de Mauá, considerado na época patrono de Marinha Mercante brasileira com a organização da Companhia de Estabelecimento de Ponta de areia no porto de Niterói que se destinava a cabotagem na costa brasileira, como também o tráfego para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa, tendo no ano de 1869 primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada.

Observamos com assim as primeiras administrações dos portos privatizadas acontecendo com proclamação da república tendo a do porto de Santos concedida inicialmente por 39 anos e posteriormente prorrogado para 90 anos afim de garantir retorno dos investimentos alocado no mesmo.

Tornando-se importantes instrumentos para o crescimento da economia brasileira, porém mostrando-se carente e necessitados de uma política de investimento e recursos gerados pelos portos na sociedade tendo o lucro obtido concentrava-se nas mãos dos administradores onde figuravam a iniciativa privada.

Em 1934, com o programa Estatizante do Estado Novo, o Porto passa a ser considerado como um fator importante de desenvolvimento econômico para o Estado e no período da Ditadura militar que iniciou em 1964, os portos passaram a ser considerados com o enfoque na área de segurança e não para o desenvolvimento tecnológico das operações portuárias e nem na movimentação de mercadorias no mercado internacional. Tendo o Estado cada vez mais presente na economia, em 1975 foi criada o PORTOBRAS, (uma “holding” que representava o interesse do governo), centralizando assim todas as atividades portuárias consolidando um modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Brasileiro.

No decorrer dos anos o sistema portuário brasileiro sofreu com muitas crises institucionais, a partir da lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 conhecida como a lei de “Modernização dos Portos” a situação ficou ainda mais difícil pois era uma fase

onde o sistema portuário passa a ter um marco legal, com uma regulamentação mais privatista nos portos. Uma nova regulamentação, um novo modelo foi estabelecido com o objetivo de criar vários organismos para dar suporte a esse marco.

Esse modelo baseou-se em uma gestão e duas linhas operacionais básicas, legalmente constituído, que contemplavam:

- a) a participação do setor privado na prestação dos serviços portuários nos portos organizados.
- b) a flexibilização da movimentação de cargas nos terminais de usos privados, com a adoção do modelo misto de cargas.
- c) novos agentes de gestão de atividades nos portos organizados como o Conselho de Autoridade Portuária – CAP e o Órgão Gestor de mão-de-obra - OGMO.

Inicia-se então o embate sobre a reforma portuária no Brasil que é tida como fundamental questão para a retomada do crescimento econômico do país e uma necessária modernização da tecnologia presente nos portos e que era uma questão de primordial necessidade eram as melhores condições de equipamentos e instalações, o que aumentaria a eficiência dos serviços e reduzir custos e de formas de regulamentação das operações tendo como objetivo o uso de mão- de- obra, principalmente avulsa.

Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanços na privatização dos serviços portuários que modificou completamente as estruturas portuárias brasileira, permitindo progredir na liberalização do setor e, como resultado, no estímulo à concorrência, inclusive desleal. Desde então, vários portos e terminais privados passaram a disputar as cargas.

Na Lei 8.630 tivemos a criação do CAP (Conselho de Autoridade Portuária), na parte de estabelecimento e normas de regulamentação e de procedimento para operação portuária, a criação de outro organismo que era o OGMO – (Órgão Gestor de Mão de Obra), passando a administrar o efetivo da mão-de-obra avulsa.

Levando-se em consideração também que os portos são instalações poluidoras, como qualquer outra planta industrial, previu-se que os portos brasileiros necessitavam de licenciamento ambiental, a cargo de órgãos na área ambiental

como: CONAMA-(Conselho Nacional do Meio Ambiente), constituído como o órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente-SISNAMA, foi instituído pela Lei 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto 99.274/90.

O IBAMA que é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), criado pela Lei nº 7.735 de 22 de fevereiro de 1989, buscando dentro deste contexto através do EIA/RIMA, que é o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental e Planos de Controle Ambiental para a busca da regularização entre os mecanismos previstos na legislação.

2.1 O atual sistema

Com o objetivo de dar uma nova dinâmica ao setor, atendendo a crescente demanda por movimentação de cargas portuárias, crescimento que vem se mostrando sustentável até hoje e que desafia a atividade ao demandar reformas constantes em busca dessa consolidação. O modelo recentemente institucionalizado é novo em parte, o modelo que deu início ao Sistema Portuário brasileiro, no final do século XIX, com algumas alterações. Naquela época, o governo brasileiro buscou o empreendedor privado para implantá-los no país tendo vários portos construídos naquela ocasião, seguindo aquele modelo, como Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Recife e outros. Hoje, a autoridade portuária, a administração do Porto e outras autoridades estão presentes e consolidadas na área do porto.

A Lei dos Portos, logo em seu Art. 1º, tem dois enunciados que servem de ponto de partida para a compreensão do que sejam eles:

“Porto organizado: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária;” “Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais bacias de evolução e área de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II

do Capítulo VI desta Lei.” Aliás, cabe aqui uma observação interessante. A lei brasileira é a única legislação no mundo onde os portos são denominados de portos organizados,mas, quem sabe tal denominação valha no sentido de empenhar esforços para tornar nossos portos em portos organizados, de uma forma sadia. Ou seja, com cautela e progressivamente ajustar os métodos e as tecnologias de trabalho adequadas ao processo.

Cumpra, desde logo, observar o seguinte:

Porto Organizado é um conceito essencialmente funcional: um conjunto de atributos e instalações para que possa ser realizado o tráfego e as operações portuárias.

Do ponto de vista físico, é difícil imaginar um terminal que não requeira os mesmos tipos de instalações previstas para os portos organizados; mesmo porque, ele também demanda tráfego aquaviário e existe para que operações portuárias sejam realizadas: por conseguinte, aquelas duas conceituações são insuficientes para distinguir um do outro. Visando a implantação de um “Porto organizado”, no sentido da palavra, viria ser uma unidade econômica dentro dos vários segmentos da economia, com suas especificidades, sua abrangência e dependência caberia, então, administrar o porto como uma empresa ou indústria, segundo um planejamento estratégico, com estudos aprofundados do mercado o qual a atividade se inseria, de sua potencialidade (atividade), dos fatores e produção. Nesse sentido, faz necessário o estabelecimento de um comando localizado, com poderes sobre essa mesma atividade portuária. Muito embora o comando da atividade portuária não devesse ficar necessariamente sob os cuidados diretos da autoridade política, o Estado (e esse foi o consenso nos portos modernos), ela continuava a pertencer à localidade de um Conselho Municipal ou Provincial. Era a esse conselho a quem a autoridade portuária ficaria subordinada daí para frente. O Conselho representava a sociedade na sua forma mais ampla, em particular o cidadão comum.

Portanto os portos organizados vieram para atender às necessidades de uma economia internacionalizada, com o conseqüente acréscimo na movimentação de mercadorias por via marítima, seja de importação ou exportação. Tal fato possibilitou o crescimento de economias mundiais dentro de uma ordem protecionista ou não,

que tinha em seus portos portas para o desenvolvimento. Sem a organização dos portos, não se teriam atingido os níveis de carga vistos neste século e com ordenamento da atividade foi certamente o passo mais protecionista após o estabelecimento e fortalecimento do comércio ultra marítimo.

O Brasil se confirmou como nação pelo campo da exportação, desde a época do descobrimento; foi um país descoberto para o comércio internacional e assim o é nesses dias atuais. O Brasil possui um modelo econômico, consolidado nos anos 1970, que dá primazia às trocas comerciais, em que as exportações devem se sobressair às importações em termos naturais, o Brasil tem presença marcante nos mercados mundiais pelo fornecimento de commodities.

3 O AVANÇO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA NOS PORTOS

Com a lei de “Modernização dos Portos” (Lei nº 8.630/1993), os portos brasileiros sofreram uma completa reestruturação visando torná-los mais ágeis e competitivos frente ao mercado internacional, visto que os custos operacionais são ainda muito superiores aos praticados no exterior. Através desta Lei, praticamente todos os serviços e estruturas até então operados pelo governo (fosse ele federal, estadual ou municipal) foram privatizados através de contratos ou arrendamentos, ficando o governo apenas com a administração em si e com papel de Autoridade Portuária.

Segundo Oliveira

Paralelamente a lenta implantação da Lei nº 8.630/1993 três questões subsistem nos principais portos brasileiros, afetando a evolução da sua necessária modernização. De início torna-se importante frisar que, tais problemas acima enunciados, aparentemente isolados, tem influência direta na remuneração do serviço onerando os Custos Brasil das exportações.

Na Lei 8.630 também é exigida a criação do CAP – Conselho de Autoridade Portuária, um mecanismo importante de discussão abrangendo todos os segmentos envolvidos na atividade portuária (é formado por 4 bancadas e não é paritário), este conselho tem a competência de estabelecer normas de regulamentação e de procedimento para operação portuária. Outro organismo importante foi a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO, que passou a administrar o efetivo da mão-de-obra avulsa, entre outros variados aspectos.

Sendo instalações potencialmente poluidoras, os portos estão sujeitos ao licenciamento ambiental, estabelecido nas resoluções CONAMA 001 e 237. A maior parte dos portos brasileiros opera há séculos num sistema que não contempla o impacto nos ecossistemas adjacentes. Assim sendo, os portos brasileiros se encontram atualmente em fase de regularização junto aos órgãos ambientais, seja ele estadual ou federal (IBAMA), através da elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e Relatório correspondente (EIA/RIMA) e Planos de Controle Ambiental, Termo de Ajuste de Conduta e/ou outros mecanismos disponíveis na legislação. Recentemente foi estabelecida a Resolução CONAMA 344 (março de 2004), que estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras.

Outro aspecto é a Resolução CONAMA 293 estabelece o conteúdo mínimo para a elaboração de Planos de Emergência Individual (PEI) para incidentes de poluição por óleo originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, visto que o Brasil é signatário da MARPOL (Lei 9.966 ou lei do óleo). Fora esta legislação, deve-se ressaltar que a Resolução CONAMA 306 estabelece, especificamente, critérios para auditorias ambientais em portos, e o Decreto 4871 dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional. Com todas essas legislações levou o governo federal a estabelecer, em 1998, um protocolo de intenções na chamada Agenda Ambiental Portuária que visa, entre outros aspectos, a adequação dos portos à legislação ambiental.

Frente aos diversos aspectos acima mencionados, os portos passaram a necessitar de dados confiáveis, em muitos casos, requerem uma especialização técnico-científica que, no Brasil, pode ser encontrada, por exemplo, nas universidades e institutos de pesquisa. Apesar de ainda não existir uma ponte sólida entre a pesquisa científica e os usuários finais dos produtos da ciência e tecnologia, cada dia mais se percebe que a academia se encontra mais disposta a se aproximar da comunidade, deixando de lado a velha e falsa dicotomia entre ciências básicas e ciências aplicadas. Assim, é importante aproveitar este momento para criar condições que permitam a produção de ciência útil, contribuindo mais diretamente com a melhoria da qualidade de vida da população e a preservação ambiental através de uma política voltada ao apoio para a ciência, tecnologia e inovação que direcione diretamente às questões portuárias.

Existe uma expectativa de melhoria da produtividade do sistema portuário, com Investimentos da ordem de 3 bilhões de dólares na sua modernização face a redução de 25% a 30% no custo das máquinas e equipamentos para os portos, derivado do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, que é uma medida de incentivo fiscal, que prevê a isenção do pagamento de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Confins) e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), definida na Agenda Portos.

Quando falamos em evolução de movimentação podemos destacar o porto de Santos que possui uma localização privilegiada em todas as suas classificações.

Suas operações abrangem 14 setores de atividades no país. Dentro desses destacam-se: a indústria mecânica, a indústria de material de transporte, o setor de agroindústria e madeiras, indústria química, indústria de alimentos e bebidas e exportações.

Com todas essas movimentações o Porto de Santos é considerado o porto brasileiro com maior diversidade em importação e exportações, isso ocorre porque sofre influência de 16 estados brasileiros e distrito federal, além de também ser utilizado como meio de deslocamento de carga para todos os estados do Brasil (exceto Amapá) e para o comércio internacional

3.1 Modelo de porto a ser seguido

Alguns portos são listados como os melhores modelos mundiais, como o porto de Roterdã, Hong Kong, Cingapura, Savannah entre outros. Estes portos seguem muitas medidas que de fato podem acelerar a modernização dos portos, o básico para a necessária expansão das exportações.

Algumas medidas já estão sendo implantadas em alguns portos no Brasil como é o exemplo do que já existe no Paraná e Rio Grande do Sul, onde a administração dos portos fica por conta das Secretarias Estaduais de Transporte e não em empresas estatal ou privada de qualquer espécie.

Evitando, contudo, o que nos coloca Oliveira onde:

Os conselhos de autoridades portuária (CAP) onde estão representados empresários e trabalhadores, devem ser prestigiados como órgão superior de cada complexo. A instituição de uma sociedade de economia mista, estadual, municipal (como se projeta para Santos), seria um retrocesso na privatização, com a repetição do erro e dos prejuízos da falida Cia Docas. Descabida também a entrega da administração a empresa privada para ter como principal função o controle de terminais particulares e operadores portuários.

Dentre as medidas citadas acima temo como eixo norteador algumas questões principais.

A administração - como sendo o modelo seguido no Porto Rio Grande, no Rio Grande do Sul onde a administração fica por conta da Superintendência do porto de Rio Grande (SUPRG), uma autarquia criada pelo governo do estado do Rio Grande do Sul. O porto de Rio Grande é o segundo do país no que se refere a exportação e o quarto maior em movimentação de cargas em geral. É considerado um porto

regional de grande porte pela grande movimentação de cargas diversas tanto para importação como para exportação. Sua diversidade movimenta desde adubos e fertilizantes até itens para indústrias automobilísticas e produtos da indústria mecânica, as principais atividades do comércio internacional estão em produtos de alto valor agregado. Suas principais áreas de influência estão nos estados do Rio grande do Sul, São Paulo, Santa Catarina e Paraná.

De acordo com o superintendente Janir Branco, a perspectiva dessa demanda é de aumento dessa capacidade. Como ele nos coloca “a movimentação de celulose pelo Porto do Rio Grande é crescente para países como China, Bélgica e Estados Unidos. No contexto da exportação, a China aparece como principal destino do produto”.

O sistema de compras de produtos e serviços utilizados e feito por meio de licitação a fim de evitar corrupção e também reduzir os custos dos serviços evitando o dispendioso quadro de OGMO que deve ser o menor possível assim como nos revela Oliveira. “O *laborpool* de Roterdã dispõe de apenas 900 trabalhadores em contrapartida o OGMO de Santos poderia operar com 20 % dos seus absurdos 11 mil integrantes”. E a dragagem de laborpool fica por conta exclusiva do governo federal (Ministério dos Transportes), para não acontecer como nos países industrializados, onerar as exportações.

3.2 Porto de Roterdã – Holanda

Roterdã é a segunda cidade com maior população nos Países Baixos, situada na província de Holland sul no oeste do país. Localizado no Mar do Norte, o mais movimentado mar do mundo, o Porto de Roterdã movimenta anualmente cerca de 315 milhões de toneladas por um canal de 40 km continente adentro com todo o tipo de carga. Existe desde o século XIV (mais especificamente, desde 1328), quando ainda era um pequeno porto para pesca situado no rio Rotte. É o maior porto do mundo em extensão e o mais importante da Europa, além de atender todos os modais de transporte. Atualmente opera mais de 3.5000 navios por ano, ou mais de 90 por dia, com mais de 430 milhões de toneladas movimentadas.

O controle da entrada e saída dos navios é feita por satélites, enquanto em outros portos (como no Brasil) os radares ainda são usados. Seu uso de tecnologia ajuda a aumentar a eficiência do porto, com terminal de contêineres de 265.000 m².

A movimentação dos guindastes e caminhões de transporte é feita automaticamente por robôs – sem operação humana nesta parte, nem mesmo para guiar os caminhões que levam e trazem os contêineres (SOUZA, 2011).

A autoridade portuária é a Roterdã Municipal Port Management, corporação governamental que é responsável pela gestão, operação e é o agente desenvolvedor do porto e sua área industrial. O modelo de gestão do porto é do tipo Landlord (onde público e privado convivem na administração e operação portuária).

De acordo com as cláusulas de seu estatuto social, os objetivos mais abrangentes e efetivos da companhia, são: o desenvolvimento, construção, gerenciamento e operação da área industrial de Roterdã; a promoção efetiva, segura e eficiente das operações de carga e descarga de navios no porto de Roterdã e a aproximação offshore ao porto.

Os arrendamentos e as taxas portuárias são as principais fontes de arrecadação (faturamento) da Autoridade Portuária de Roterdã. Um dos sistemas utilizados no porto é o INTIS (International Transport Information System), é um sistema de macro gerenciamento interligado a subsistemas, definidos como sistemas funcionais, que processam atividades portuárias específicas.

De acordo com Souza (2011), as principais ações estratégicas do porto de Roterdã para o desenvolvimento integrado com a cidade são os investimentos em infraestrutura pública como rodovias na área portuária, um sistema de tráfego marítimo, centro de controle integrado com os barcos, usuários do cais do porto como muros de arrimo e enroscamentos. Outro objetivo da administração do porto é tornar um porto concentrador de carga (hub) e um complexo industrial portuário de classe mundial.

Souza (2011) destaca que “a gestão efetiva da Autoridade Portuária de Roterdã se dá, através do Conselho de Diretores (Executive Board), que é composto por três membros: o Presidente (CEO – Chief Executive Officer), o Vice-Presidente de Finanças (CFO – Chief Financial Officer) e o Vice-Presidente Sênior de Operações (COO – Chief Operations Officer)”.

O porto atribui-se o conceito de Responsabilidade Social Corporativa (RSC), como pré-requisito para o desenvolvimento saudável do porto em harmonia com seu entorno e a chave para um futuro de sucesso. A Holanda prima por buscar soluções sustentáveis para equilibrar investimentos em infraestrutura e preservação do meio ambiente.

3.3 Porto de Hong Kong

O moderno porto chinês de Hong Kong está localizado na costa sul da China. Com a sua facilidade de movimentação de carga no cais, sem burocracia, nem taxação abusiva e com custos reduzidos, tornou-se um dos melhores do mundo, servindo de modelo. Sua excelente administração e estrutura da cidade-porto de Hong Kong, também contribuíram para demonstrar a habilidade dos chineses em transformar adversidades em situações vantajosas para o país, após 156 anos de tutela da Inglaterra. Hong Kong retornou à soberania da mãe-pátria, em 1997, como uma cidade moderna, vibrante e fascinante.

Segundo a revista eletrônica Portos e Navios (2011a), “o seu eficiente e ultraconcentrado porto ocupa o segundo lugar da China – atrás de Xangai – e o terceiro do mundo na movimentação de contêineres. Com apenas 10 km de cais e 279 hectares de área, em 2009 Hong Kong havia processado 21 milhões de TEUs (Twenty Foot Equivalent Unit – tamanho padrão de contêiner de 20 pés), totalizando 269 milhões de toneladas de carga”.

A responsabilidade das operações de cargas de acordo com a diretriz da ilha é de competências das empresas privadas. A administração pública do porto cuida somente do tráfego de navios, policiamento, saúde e fiscalização. Ainda de acordo com a revista eletrônica Portos e Navios (2011a), “o Conselho de Desenvolvimento do Porto de Hong Kong, com a participação do setor privado, colabora ativamente com a administração do complexo, inclusive para melhoria da sua condição de melhor hub port (distribuidor de carga) da região”.

A composição de nove grandes terminais privados, ocupando 7,6 km de cais, com 24 berços de atracação, respondem por mais de 2/3 da movimentação de contêineres, entre os quais o Hong Kong International Terminals (HIT), o Modern Terminals Ltd (MTL) e o Asian Contêiner Terminals (ACT). O HIT é o maior deles, ocupando uma área de 111 hectares, com 42 km de cais e com profundidades de 14 a 15,5 metros.

É importante destacar que o HIT pertence à operadora Hutchison Port Holdings (pertencente ao bilionário chinês Li Ka-shing), a maior cadeia mundial de terminais, que também controla maior parte das operações do Porto de Roterdã. Outro destaque é o Asian Terminal com 740 metros de cais e com seu contrato até

2047, prevendo obras de urbanização como: aterros para ampliação do porto, dragagem, iluminação, etc. da ordem de US\$ 150 milhões.

Com sua fantástica visão estratégica de excelência, Hong Kong já começou a construir o primeiro terminal portuário sustentável do mundo. Em princípio, destinado para receber os navios de cruzeiros, o terminal terá outras atrações, como um imenso parque verde no topo, além de uma ampla área livre para a realização de eventos a beira mar. Os salões principais terão até 70 metros de pé direito, foram projetados para aproveitar ao máximo a incidência de luz natural.

Na 9ª Cicp (2004) foi exposto que Hong Kong tem mantido uma dinâmica, um planejamento urbano eficaz e políticas de transportes e portuárias bem-sucedidas. Isso se dá por tais vantagens como: as suas condições naturais para acostagem, uma boa relação entre o porto e a cidade, a sua localização geográfica privilegiada e a abertura política da China para influenciar o seu crescimento. Na política de planejamento urbano existe um sistema de planejamento discricionário que tem seu mérito na flexibilidade e as fraquezas nas leituras pouco racionais. Os departamentos de planejamento portuário e urbano fazem parte dos respectivos governos, assegurando uma relação simbiótica com os centros de decisão.

De acordo com a 9ª Cicp (2004), o funcionamento do porto de Hong Kong no que tange à política portuária baseia-se, na concorrência entre empresas privadas, numa economia de laissez-faire. Podem-se destacar algumas vantagens do porto como: parques logísticos eficientes com tecnologias avançadas, eficiência nas suas instalações, sistema intermodal integrado com a cidade e políticas de transporte exigente.

3.4 Porto de Cingapura

Cingapura é um país insular do sudeste da Ásia. Com pouco mais de 620 km² de área e sem dispor de recursos naturais, tornou-se uma das nações mais prósperas do mundo, com forte presença no mercado internacional, alta expectativa de vida e elevados índices educacionais. O porto de Cingapura ostenta como um dos terminais de contêineres mais movimentado e moderno do mundo, localizado em um ponto estratégico no Oceano Pacífico, na saída do Estreito de Malaca, permitindo uma massiva entrada e saída de produtos. Seu porto é o principal centro de distribuição de mercadorias da Ásia, com uma excelente infraestrutura portuária.

A conectividade logística, rivalizada por poucos, e o volume de demanda permitem um gerenciamento das cargas que garante uma excelente combinação entre prazo e preços competitivos.

Por meio de esquemas de incentivo e isenção fiscal, o governo cingapuriano logrou atrair várias empresas do ramo de transporte marítimo ao seu porto. O porto é automatizado, com capacidade atual de processamento 2.390.000 unidades de 20 pés (equivalente TEUs), com apenas 15 km de cais, moeda estável e transparência nos tramite burocráticos. Atualmente é o maior Hub-Port para transbordo de contêineres no tráfego Ásia-Europa. O setor marítimo em Cingapura contribui com 7 % do produto interno bruto e emprega mais de 100.000 pessoas (MPA, 2012).

3.5 Porto de Savannah /Estados Unidos

Localizado na costa atlântica dos Estados Unidos, no ano de 2011, o Porto de Savannah, registrou o segundo maior volume mensal em toda sua história, quando movimentou 260.035 TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), o que representou um aumento de 8,5% em comparação com o ano de 2010. Porto de Savannah vem sendo o porto com crescimento mais rápido dos Estados Unidos é seu quarto maior porto de contêiner em termos de volume. Projeto da instalação de um único terminal permite o porto operar em um ambiente de máxima eficiência e flexibilidade, bem como maior segurança, devido à concentração de toda a mão-de-obra, tecnologia, automação e equipamentos em uma operação maciça recipiente (GPA, 2012).

4 MEIO AMBIENTE NA ATIVIDADE PORTUÁRIA

4.1. Os impactos ambientais

A atividade portuária gera impactos ambientais e, dessa forma, deve ser provida e instrumentos que os combatam. Esses impactos são decorrentes da implantação de infraestruturas para promover o trânsito de cargas portuárias e utilização dessas infraestruturas para a operação portuária.

Os impactos decorrentes da implantação da infraestrutura portuária devem ser plenamente delineados pelo respectivo estudo ambiental para que possam ser controlados por instrumentos apropriados dentro da gestão ambiental da atividade.

Os maiores impactos ambientais decorrem das operações portuárias realizadas inadequadamente, como, por exemplo, pelo resíduo da carga que se perde na operação. Assim, ela deve se cercar de boas práticas ambientais, estabelecendo procedimentos que minimizem ou eliminem os impactos dela decorrentes. Cabe destacar, na operação portuária, os impactos ocasionados por acidentes com o manuseio ou transporte de cargas e com as próprias embarcações. Trata-se de um tipo de ocorrência, para a qual há uma série de procedimentos com a finalidade de controle, chamados planos de emergência. As boas práticas ambientais são aquelas que valorizam os ambientes portuários, demonstrando o compromisso com a sustentabilidade da atividade.

Principais fatores causadores de impactos:

- a) implantação de infraestrutura marítima e terrestre;
- b) resíduos das embarcações;
- c) operações com as embarcações;
- d) serviços correlatos, como abastecimento de embarcações e outros atendimentos;
- e) obras de acostagem;
- f) serviços de dragagem;
- g) geração de resíduos pela atividade portuária;
- h) operação de máquinas e veículos portuários;
- i) manuseio de cargas perigosas;
- j) abastecimento e limpeza de embarcações;
- k) bioinvasão via água de lastro e incrustações no casco das embarcações.

Dentre os principais impactos causados pela implantação dos portos, temos a alteração da linha de costa, alteração do padrão hidrológico e da dinâmica sedimentar, destruição ou alteração de áreas naturais costeiras (habitats, ecossistemas), supressão de vegetação, modificação no regime e alteração no fundo dos corpos d'água, poluição da água, do solo, do subsolo e do ar.

Já pela operação portuária, os principais impactos são a alteração da qualidade da água, poluição do ar por emissão de gases e partículas sólidas, perturbações diversas devido ao trânsito de veículos pesados em ambientes urbanos, geração de odores, alteração da paisagem, geração de ruídos em ambientes urbanos, distúrbios na fauna e flora, interação com outras atividades (pesca, turismo, aquicultura, recreação), atração de vetores de doenças (ratos, pombos), introdução de espécies exóticas, entre outros.

4.2 Processo de planejamento ambiental

O planejamento ambiental da atividade é, certamente, a peça mais importante para a preparação da atividade portuária, visando uma gestão ambiental adequada. O planejamento requer pensar com antecedência nas intervenções ao meio ambiente para colher os melhores resultados. Entre esses melhores resultados estariam descritos os seguintes pontos:

- a) menos conflitos ecos socioambientais;
- b) menos impactos;
- c) menor custo de gestão;
- d) resultados mais imediatos de qualidade ambiental.

No porto organizado, o planejamento ambiental não deve abranger apenas o seu espaço interno, delimitado pela poligonal da área do porto organizado, mas também o seu entorno e toda a comunidade local. Uma das funções do planejamento é tratar de forma integral esse espaço portuário “ampliado”, discutindo com as demais autoridades territoriais as questões de minimização da degradação ambiental ocasionadas pela atividade.

A relação porto-cidade é um dos pontos cruciais do planejamento portuário, devido aos conflitos normalmente inerentes ao trânsito de cargas em locais densamente povoados. Da mesma forma, a implantação de complexos portuários em zonas rurais promove uma alteração considerável no perfil da ocupação

daquelas faixas de território, criando conflitos de abastecimento e deslocamento populacional para atender as necessidades daqueles complexos portuários.

Para o planejamento ambiental da atividade, faz-se necessário conhecer as condicionantes ambientais que irão interagir com a atividade após sua implantação, procurando, assim, administrar essas intervenções para eliminar ou minimizar os possíveis impactos decorrentes das atividades.

São elementos essenciais do planejamento ambiental: o diagnóstico ambiental e estudo de disposição de cargas na área do porto e os impactos decorrentes, inclusive riscos de acidentes.

O diagnóstico ambiental deve abordar o inventário dos recursos naturais disponíveis, quando são discriminados todos os recursos naturais de que o porto fará uso, partilhado ou exclusivo, considerando seu estado atual; determinação das restrições de uso dos recursos naturais, em razão de aspectos de vulnerabilidade, culturais, econômicos, ecológicos, estéticos, entre outros, hierarquizando-os segundo o grau.

A poligonal da área do porto organizado é hoje definida por Decreto Presidencial, em observância ao Art. 5º da Medida Provisória nº 2.217-3 de 04 de setembro de 2001. De restrição; caracterização dos passivos ambientais, suas formas de tratamento e possíveis agravamentos.

O estudo da disposição das cargas portuárias deve levar em conta a atividade presente e futura com sua interferência no ambiente, especialmente nas áreas mais sensíveis, instituindo assim o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento ambiental – PDZa.

A finalidade é preparar o porto para os licenciamentos de suas instalações. Sempre que se inicia a implantação de uma nova instalação na área do porto organizado, o órgão licenciador faz uma avaliação ambiental do empreendimento e, caso necessário, solicita um estudo de impacto ambiental local. Na fase inicial de avaliação, faz-se uso do conhecimento do ambiente e da sua utilização pela instalação.

Para tratar as questões referentes ao PDZ a, há que se buscar uma escala adequada. Diferentemente do licenciamento, que aborda o empreendimento isoladamente, o PDZ com estudos ambientais tem uma dimensão mais macro, considerando o conjunto de atividades no tempo e no espaço. Nesse sentido, o seu

estudo ambiental deve abranger os ecossistemas presentes na área do porto e no entorno, com seus produtos, funções e atributos.

Dessa forma, dá-se ao PDZ uma visão sistêmica do espaço portuário, ou seja, como o conjunto de atividades nele presentes funcionará em harmonia (ou não) com aquele espaço.

Tópicos para um Plano Estratégico de Ação Ambiental

- 1 - Missão, políticas e diretrizes ambientais do porto (valores ambientais);
- 2 - Objetivos e metas;
- 3 - Instrumentos para a gestão ambiental (regulamentos, conhecimento científico, etc.);
- 4 - Prioridades para o gerenciamento ambiental;
- 5 - Programas de gerenciamento ambiental;
- 6 - Cronograma de implementação;
- 7 - Avaliação de “desempenho” ambiental;
- 8 - Ações complementares;
- 9 - Avaliação do Planejamento Estratégico seguida das alterações necessárias.

4.3 Crise ambiental e preservação e degradação da costa brasileira

Com a crise ambiental que vem assolando nosso país, a destruição dos ambientes naturais e construídos da costa é apenas uma das manifestações. Grande parte dos problemas vinham acontecendo por exemplo devido a utilização de tecnologias ultrapassadas quanto ao tratamento do que se refere a geração e controle de resíduos e efluentes, além do uso intensivo dos recursos naturais não-renováveis.

O padrão de localização dos parques industriais do território brasileiro, se definiu por alto índice de concentração espacial. E o da escolha dos locais visando as vantagens como oferta de emprego, proximidade de mercado, facilidade de oferta de matéria prima. Contudo todos esses deslocamentos para essas áreas acarretaram também uma grande concentração de componentes poluidores deixando o ecossistema local com uma grande vulnerabilidade. Na costa brasileira desde o povoamento europeu até os dias atuais vem sofrendo as marcas de uma ocupação desordenada e de cunho especulativo, onde as novas facilidades

favorecem um surto de urbanização próximas a costa brasileira, em busca do turismo do sol e mar.

A ligação entre as novas e antigas economias e sua repercussão na costa compõe o contexto em relação ao qual procura atuar a política de gerenciamento costeiro.

4.4 Porto modelo na Preservação do Meio Ambiente

O respeito e a preservação ao meio ambiente sempre foram vistos como sendo prioridade para o Porto do Rio Grande. Sempre comprometido com o meio ambiente, o Porto do Rio Grande mantém constante monitoramento das variáveis químicas, físicas e biológicas na região de seu entorno, formando um banco de dados que atesta a qualidade ambiental da região seu monitoramento é constante. A gestão ambiental, no âmbito do Porto Organizado de Rio Grande é realizada em parceria com o Conselho de Gestão Ambiental Portuária (CGAPRG), que discute o impacto das atividades portuárias no ambiente, formas de prevenção de acidentes, e de cooperação e ajuda mútua. Estas parcerias, além dos convênios com a FURG, permitem que o Porto Organizado do Rio Grande se destaque e possa desenvolver suas operações numa convivência perfeita entre trabalho, comunidade e consciência ecológica, onde toadas as esferas envolvidas saem ganhando.

O Porto de Rio Grande tornou-se referência nacional na área ambiental sendo o primeiro porto brasileiro a obter uma Licença de Operação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), válida até 2013, além de ter sido o primeiro a implantar um Programa de Educação Ambiental (ProEA) permanente e continuado. A divisão de meio ambiente, saúde e segurança (DMASS) conta com equipe formada por profissionais de diversas áreas do conhecimento e desenvolve ações de monitoramento e gestão ambiental, além de atender às questões ambientais pertinentes às áreas do Porto Organizado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o trabalho aqui apresentado podemos observar e constatar uma enorme evolução no que diz respeito ao desenvolvimento da atividade portuária no Brasil em relação a todos os aspectos relacionados a essa realidade e sua trajetória ao longo das fases e acontecimentos em nossa história.

Como o Brasil apresenta de uma estrutura geográfica que favorece a atividade, com mais de 8(oito) milhões de quilômetros de costa banhada pelo oceano Atlântico, teve o seu início logo com os colonizadores que tão logo deu-se início a exploração dos portos pelas nações amigas com a presença da família real portuguesa onde o País mostrou-se grande potencial nessa área. Com o passar do tempo presenciemos muitas tentativas de descobrir a melhor forma de administrar, com estatização e privatização do sistema portuário brasileiro. Tendo que a partir da promulgação da lei 8630 de 23 de junho de 1993, fato esse citado acima nesse estudo, que podemos perceber que mudanças significativas ocorreram nessa área com o objetivo de abandonar aquele sistema arcaico e na tentativa de implantação de métodos mais eficazes de administração buscando ultrapassar os obstáculos e se manter firme diante das poderosas bases já estabelecidas.

Por fim concluímos que o caminho na modernização portuária citado nesse estudo, tendo consciência de que faltam muitos pontos a serem consolidados, deve ser uma atuação da iniciativa privada que apresentou-se muito eficiente de acordo com alguns exemplos mencionado aqui, inclusive na importante questão do meio ambiente poderá influenciar em todos os aspectos que possam promover a verdadeira transformação nos portos brasileiros onde o primeiro passo com a reforma portuária com a Lei de modernização portuária trazendo o Brasil na globalização buscando estruturalmente uma avanço nas fronteiras internas e buscar requisitos para uma equilibrada concorrência no mercado internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. Disponível em: <<http://www.abtp.org.br/index.php>>. Acesso em: mai.2016.

GUARANY, Milton Benevides dos. **Os portos, a logística e o comércio exterior brasileiro**. 2004. MBA Portos e Logística. Rio de Janeiro. 2004.

OLIVEIRA Carlos Tavares de, **Portos e Marinha Mercante (panorama mundial)**. Ed.Aduaneiras, São Paulo. 2005.

PORTO, Marcos Maia, **Portos e desenvolvimentos**. Ed. Aduaneiras. São Paulo, 2007, 1ª edição.

SANTOS, de Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho e a modernização doas portos**. Ed.Juruá.

SANTOS, R. A. CRISTOVÃO DOS. **Eficiência relativa dos portos brasileiros: uma Análise Regionalizada**. IPE-USP. 2008.

SEP – Secretaria de Portos. Disponível em: www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 15 abr.2016.

ANEXO A - LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

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

CAPÍTULO II DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

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

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

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 11.518, de 05/09/2007.*

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

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

I - uso público;

II - uso privativo:

- a) exclusivo, para movimentação de carga própria;
- b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.
- c) de turismo, para movimentação de passageiros.

** Alínea c acrescida pela Lei nº 11.314, de 03/07/2006.*

d) Estação de Transbordo de Cargas.

** Alínea d acrescida pela Lei nº 11.518, de 05/09/2007.*

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte.

** § 3º com redação dada pela Lei nº 11.518, de 05/09/2007.*

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

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

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

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

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

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

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

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

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

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

X - às garantias para adequada execução do contrato;

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

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

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

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

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

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

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

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

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

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada.

* § 7º acrescido pela Lei nº 11.518, de 05/09/2007.

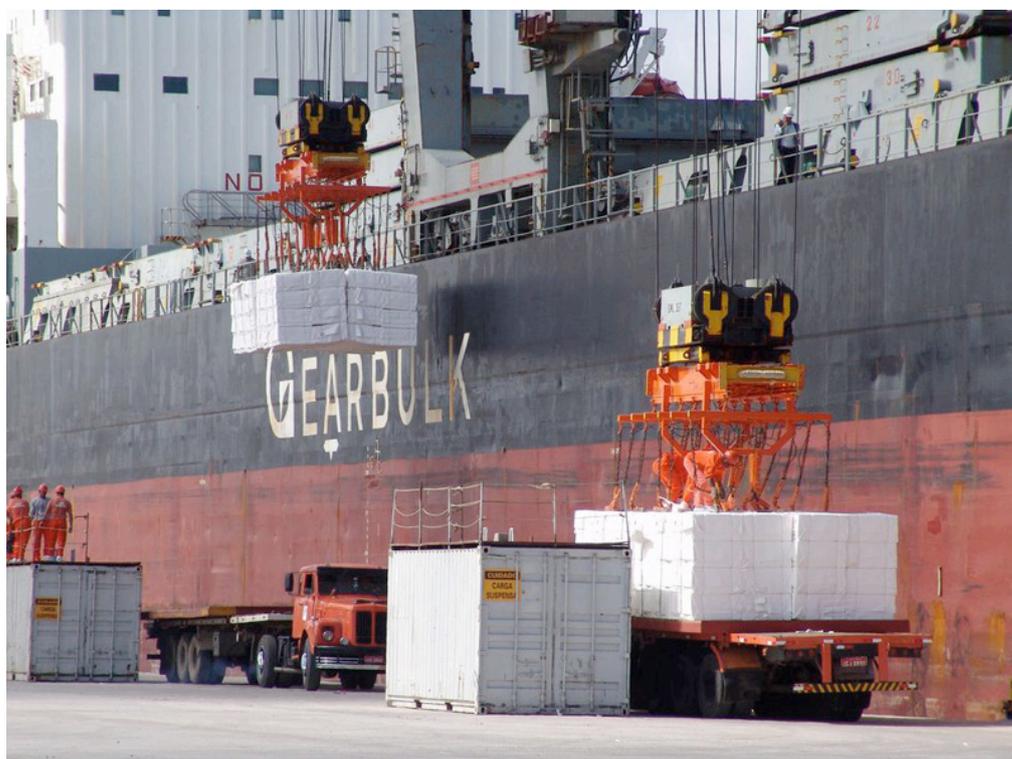
.....

ANEXOS B - FOTOS

Rotterdam – Holanda



Hong Kong – Hong Kong



Cingapura – Cingapura

O porto Cingapura é conectado a 600 portos em mais de 100 países.



Porto de Rio Grande



