

4.0

O Porto e o Terminal de Contêiner

O porto é uma área costeira onde existe disponível uma infra-estrutura marítima e terrestre garantindo às embarcações, instalações e equipamentos para sua atracação, movimentação e o armazenamento de sua carga.

Além disto, o porto deve ser capaz de prover uma concorrência intraporto (entre os terminais de uso público e os operadores portuários que prestam serviços dentro do porto organizado), o intercâmbio entre os diversos modais existentes e desenvolver seu “*Hinterland*” ou zona de influência do porto.

“Um porto existe em razão, por um lado, de sua utilidade para a navegação e o tráfego em si mesmo e, por outro, dos serviços que presta à atividade econômica de uma região. Deve, portanto, localizar-se na vizinhança das correntes de intercâmbio marítimo, isto é, na proximidade das rotas marítimas; mas sua existência pode também depender das necessidades e riquezas do interior e compreende-se que sua posição esteja então sob esta influência.” (Célérier, 1962)

“É a denominação geral dada ao complexo composto por vários terminais, equipamentos portuários, fundeadouro, canal de acesso ao porto, vias de acesso ferroviários, rodoviários e fluviais, etc.” (Keedi, 2003)

4.1

Histórico

Os primeiros portos localizavam-se em recôncavos abrigados das ondas e do vento e, com água tranqüila os barcos podiam atracar nas praias e desta forma, embarcar ou descarregar as mercadorias. As vizinhanças das praias tornavam-se bairro dos marinheiros como acontece hoje em pequenas aldeias de pescadores.

Com o passar do tempo, foram se formando pequenas aglomerações em torno destes pequenos portos e, com isto, aparecendo pequenos mercados e seus entrepostos enriquecendo a região. Com o enriquecimento construíram muralhas e fortalezas e vieram os soldados para proteger o acúmulo de riqueza o porto e a cidade. Com o passar do tempo, os portos foram se desenvolvendo e construindo áreas de armazenamento de carga, berços de atracação, etc.

Devido o desenvolvimento natural dos povos e das nações, o homem, sentiu a necessidade de movimentar maiores volumes de cargas dentro de prazos mais curtos. Posteriormente com o advento do contêiner e dos navios porta-contêiner, vários portos passaram a sofrer mudanças com intuito de sobreviver ao novo nicho. Pode-se considerar como principais mudanças o aumento do calado no canal de acesso e nos berços de atracação, as obras de infra-estrutura de abrigo e atracação para receber navios de maior capacidade de carga, mão-de-obra especializada e qualificada para movimentar equipamentos mais modernos, novos equipamentos de movimentação de carga, instalações dedicadas e, por último, os custos dentro do patamar internacional.

Devido esta quantidade de exigências, muitos portos, simplesmente, ao longo dos anos foram desaparecendo e sendo, pouco a pouco, transformados em áreas de lazer; Outros, devido à necessidade de seu Hinterland passaram a trabalhar unicamente com navios de pequeno porte como os navios de carga solta e de graneis líquidos provendo mercadorias e combustível para a região e, por último, aqueles que, continuam a se desenvolver, junto com as diversas parcerias privadas, na medida em que sua área portuária ainda consegue prover condições naturais para receber e prover os serviços portuários aos navios atuais.

4.2

Hub Port e Feeder Port

Os portos podem ser classificados conforme o tipo de navio e de carga movimentada podendo ser classificados em “*Hub Port*” ou “*Feeder Port*”.

O “*Hub Port*” ou porto de transbordo são aqueles que possuem a tendência, devido o seu tamanho, de concentrar o maior volume de carga e de linhas de navegação. Este novo tipo de porto é decorrente das novas estratégias de aumentar o tamanho dos navios, de concentrar as rotas e reduzir as escalas dentro do menor número possível, gerando um aumento na economia de escala, devido a redução do custo unitário por contêiner transportado e, quanto mais eficiente for o “*hub port*” maior será esta economia pois menos custos operacionais a linha de navegação terá para ratear entre os contêineres transportados. Ou seja, o que as linhas de navegação pretendem é escolher um “*hub port*”

para garantir que haja um grande volume de movimentação de contêiner no menor prazo possível e com tarifas bastante atraentes.

Para que um porto possa se configurar como um “*Hub Port*” é necessário a análise de três fatores importantes. O seu “*Hinterland*”, o seu “*Vorland*” – ou sua distância em relação as principais rotas de navegação ou sua área de abrangência marítima e, por último, o seu “*Umland*” que é seu ambiente físico portuário, ou seja, suas instalações, qualidade de serviço e preços praticados.

Já os “*Feeder Port*” são portos considerados como secundários e que não recebem navios de grande porte. Ou seja, recebem a carga do exportador, embarcando-as em navios de pequeno porte para o porto concentrador de carga onde sofrerá o transbordo para o posterior embarque para o seu destino final. Ocorrendo o fluxo inverso na importação. Sendo que todo o desembaraço aduaneiro para exportação/importação deve ser efetuado neste porto.

4.3

A Produtividade de um Terminal de Contêiner

Para que os terminais de contêineres possam fazer uma avaliação de sua produtividade operacional e possíveis comparações com outros terminais de contêineres existem parâmetros de produtividade e desempenho que são monitorados anualmente como a análise da taxa de ocupação dos berços do terminal - definida como a razão entre o somatório (em fração do dia) do tempo de atracação + tempo de operação + tempo de desatracação e o valor (em fração do dia) do berço disponível - análise do número de escalas anuais por tipo de navio (longo curso e cabotagem), análise da produtividade dos equipamentos de movimentação no cais por navio, análise da produtividade diária dos equipamentos de movimentação no cais e no pátio sendo calculado por TEU/hora ou TEU/dia. - $\text{TEU dia guindaste} = \text{TEU guindaste} \times \text{hora trabalhada dia}$ - análise do número de contêiner movimentado por berço no ano, análise do tempo de permanência de contêineres de importação, exportação ou contêiner vazio dentro do porto e a análise dos dias e horas operacionais do terminal entre outros.

4.4 Infra-Estrutura Aquaviária e Terrestre

Todo porto possui uma infra-estrutura aquaviária e terrestre. Sendo os mais importantes o anteporto ou barra, canal de acesso, bacia de fundeio, área de evolução, bóias, balizes, quebra-mar, molhes, dolphins, docas, caís, berços de atracação, cabeços, pátios e armazéns entre outros.

O anteporto ou barra é o local que demarca a entrada do porto e onde se torna necessário uma adequada condição de sinalização. Trata-se da área abrigada antes do canal de acesso e das bacias existentes (Célérrier, 1962).

Já o canal de acesso é o canal que permite o tráfego das embarcações desde a barra até as instalações de acostagem e vice-versa.

A Bacia de Fundeio ou ancoradouro é o local onde a embarcação lança sua âncora e que podem permanecer paradas por vários dias fazendo reparos ou aguardando atracação no porto sendo, a bacia de fundeio uma área pré-determinada pela autoridade marítima local, no caso a Capitania dos Portos.

A Bacia de Evolução é a área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.

O Quebra-mar que é uma construção de concreto que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes marítimas defendendo as embarcações que se recolhem no porto sendo que quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra.

As eclusas são repartimentos em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível a outro com intuito de facilitar o acesso a determinados lugares.

As docas é a parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais em que as embarcações tomam ou deixam as cargas.

Caís ou Píer são áreas onde estão localizados os berços de atracação e os equipamentos de movimentação de carga para a movimentação de carga e descarga da mercadoria.

Berços de atracação são locais de atracação e de movimentação das cargas a serem embarcadas e descarregadas.

Dolphin é uma estrutura fora do cais onde se localiza um cabeço para amarração do navio.

Cabeço é o equipamento localizado no berço de atracação e que tem a finalidade de receber as amarras das embarcações.

Pátios ou Armazéns são as áreas utilizadas para acomodação das cargas a serem embarcadas ou aquelas desembarcadas dos navios.

Equipamentos portuários são os guindastes, empilhadeiras, transportadoras, correias, tubulações e qualquer outro equipamento utilizado na movimentação de carga.

Além dos prédios administrativos acessos de entrada e saída do porto, segurança entre outros.

4.5

O Porto e o ISPS-Code

O ISPS-Code é a sigla em inglês para o Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias, código mundial criado pela Organização Marítima Internacional (IMO), órgão das Nações Unidas, aplicado compulsoriamente em mais de 155 países desde o dia 1º de julho de 2004, com o intuito de aumentar o nível de segurança nos portos.

A criação da norma, que teve o respaldo dos Estados Unidos, é decorrente dos ataques terroristas ao World Trade Center e ao Pentágono em setembro de 2001.

O ISPS-Code tem como objetivo a identificação, avaliação e gerenciamento de fatores de risco à segurança de portos e navios. Para que, o código seja aplicado é necessário serem cumpridas uma série de atribuições por armadores, operadores portuários, comandante de navios, terminais portuários e autoridades marítimas.

Conforme o código, os portos que não se adequarem a tempo às novas regras de segurança correm os riscos de serem rejeitados pelos navios e pelo comércio internacional como ponto de embarque e desembarque de mercadorias.

4.6

Equipamentos e Acessórios para a Movimentação de Carga

Os equipamentos portuários podem ser divididos conforme sua função e característica.

Podendo ser equipamentos para movimentação vertical entre o porto e o navio e localizados na faixa do cais e os equipamentos de movimentação horizontal, para movimentação de carga entre os pátios e armazéns para o berço de atracação.



Figura nº02: Tipos de equipamentos para a movimentação de Carga (Guindaste de pórtico, torre sugadora, spreader e porteiner, respectivamente).

Fonte: O autor.

A movimentação horizontal de carga pode ser efetuada de forma convencional com o uso de esteiras, veículos rodoviários (como os caminhões) e, empilhadeiras (muito comum para a movimentação de pallet) como as do Fork-Lift, Reachstacker, Top Side, Front Side, o transtainer e o straddle Carrier.

As empilhadeiras do tipo Fork-Lift Frontais ou Laterais são equipamentos utilizados em pequenos terminais ou em operações específicas, podendo empilhar até cinco contêineres de altura.

Já a empilhadeira do tipo Reachstacker é uma empilhadeira de alcance e é utilizada em pátios de terminais de médio a grande porte de movimentação. Têm como vantagem o baixo custo e a flexibilidade podendo ir a qualquer ponto do terminal e com maior capacidade de empilhamento. Pode trabalhar empilhando até oito contêineres de altura. Todavia necessita de trailers para a movimentação do contêiner entre as áreas do porto. Além disto, possui uma velocidade menor que o Transtainer e o Straddle Carrier nas operações de carga e descarga.

O Transtainer é uma grua de pátio montado sobre pneus ou em linhas férreas que transferem os contêineres dos caminhões ou trailers e vice-versas, podendo empilhar até quatro contêineres de altura. Move-se somente em linha reta. Todavia, permite uma melhor utilização do espaço já que pode alinhar os contêineres lado a lado.

O Straddle Carrier é um equipamento que possui alta flexibilidade e maior velocidade que as empilhadeiras. Pode mover-se em curva e levar os contêineres a qualquer lugar, eliminando a necessidade do uso de caminhões e/ou trailers. Todavia não pode transferir o contêiner diretamente para o embarque no portainer sendo necessário colocá-lo no chão para posterior embarque.

Para a movimentação vertical de carga geral são utilizados os guindastes dos navios ou os guindastes de pórtico elétricos. Estes equipamentos quando movimentam cargas soltas ou cargas paletizadas se utilizam de ganchos ou redes para suspender a carga até o navio.

Para cargas a granel utilizam equipamentos como esteiras, tubulões, encanamentos, torre sugadora (equipamento que suga a carga dentro do porão do navio jogando-a para dentro de uma tubulação para a armazenagem em silos) e a moega

(equipamento acessório utilizado junto com guindaste de pórtico na descarga e estiva de caminhões quando da utilização das grabs).

Para cargas containerizadas, usam-se os guindastes de bordo ou o portainer que é um equipamento especial e próprio para este tipo de movimentação.

Em ambos os casos se utilizam de um equipamento acoplado, de nome spreader, que é um quadro responsável por segurar as quatro pontas do contêiner e o suspender até o navio ou vice-versa.

4.7

O Frete Marítimo e sua composição

A remuneração pelo serviço executado pelo transportador marítimo é conhecida como frete e sua base de cálculo é equivalente ao transporte da mercadoria entre dois portos distintos.

Os custos de frete são condicionados a algumas variáveis como o peso da carga, a quantidade, o volume, o tipo de carga, o valor venal, a distância entre os dois portos, o tipo de embalagem a ser utilizado, etc.

Os fretes podem ser pagos na origem, no destino, ou em um terceiro lugar. Desta forma, no B/L, os fretes são mostrados como: “*Freight Prepaid*” ou frete pago na origem; “*Freight Payable at destination*” ou “*Freight Collect*” que são opções para que o frete seja pago no destino.

Além do Frete Oceânico ou Frete Básico, existem taxas que não estão ligadas diretamente ao transporte da mercadoria, mas sim, na movimentação de carga, descarga e/ou estiva no porto de origem e/ou no porto de destino e que devem ser pagas pelo exportador ou importador conforme o Incoterm ou o contrato de transporte utilizado.

Estas taxas são despesas portuárias relativa ao manuseio da carga desde sua chegada até seu embarque e vice-versa, conhecida como THC – “*Terminal Handling Charge*”.

Para o caso de movimentação de contêiner o custo do THC encontra-se incluso no contrato de arrendamento entre a Companhia Docas e a empresa que administra o terminal de contêiner sendo que, este valor é repassado as empresas de transporte, através do custo de movimentação de contêiner e, posteriormente, repassado ao

exportador/importador através do BL. Existem outras taxas internas do terminal e que são cobradas diretamente ao requisitante não aparecendo no BL da carga. Além da cobrança de THC, existem outras taxas e sobretaxas que são adicionadas ao custo total de transporte da carga. Os mais importantes estão mostrados na tabela nº12.

Tabela nº12: Tipos de taxas e Sobretaxas de Frete Marítimo

Heavy Lift Charge - Taxa sobre volume pesado.	Cobrado sobre volumes com excesso de peso e que irão exigir cuidados e equipamentos especiais.
Extra Lenght Charge - Taxa sobre volume com dimensões excepcionais:	Cobrado sobre volumes de difícil movimentação em face de suas dimensões fora do padrão normal.
Ad Valorem	Cobrado sobre o valor da mercadoria, em virtude de seu alto valor unitário, pela responsabilidade adicional em que o armador incorrerá no caso de acidentes, avarias, etc.
Port Congestion Surcharge - Sobretaxa de congestionamento portuário	Cobrado pela espera para atracação do navio devido congestionamento do porto.
War Surcharge - Sobretaxa de guerra	Cobrado quando na região há alguma guerra se desenvolvendo, ou perspectivas de que venha a ocorrer, pois o navio poderá ser envolvido e sofrer avarias ou inviabilizar sua operação.
Bunker Surcharge - Sobretaxa de combustível,	Cobrado devido altos valores de combustível.

Fonte: Keedi e Mendonça, 2003

4.8

Formação dos Custos Portuários

A redução da tarifa portuária não é um objetivo novo. Isto se deve as pressões exercidas pelas empresas de navegação que selecionam os portos para as suas operações de carga e descarga, analisando evidentemente, não somente o seu hinterland e o potencial comercial da região, mas também o tempo de estadia de seus navios e o baixo custo operacional durante sua estada.

Neste sentido cabe ressaltar a competitividade entre os portos, cada qual tentando oferecer maior qualidade no manuseio das cargas e preços competitivos nas tarifas portuárias.

Os principais custos estão relacionados ao custo de agenciamento, o custo de entrada e saída das embarcações e os custos relativos à movimentação de carga no porto público ou terminal de contêiner.

O custo de agenciamento é o custo relativo ao serviço prestado por uma agência marítima ao armador do navio antes, durante e após a escala do navio no porto. O custo é de responsabilidade do armador e geralmente é pago considerando o volume de carga movimentada neste porto.

Os custos de entrada e saída são custos relativos aos serviços prestados por empresas de apoio e taxas que devem ser pagas as autoridades federais para que a embarcação possa ser liberada para operar no porto. Dentre os serviços de entrada e saída podem ser citados os custos de praticagem, tomada de cabo, vigia, despacho e rebocador. Dentre as taxas federais existem taxa de farol paga a Capitania dos Portos, a taxa de vigilância sanitária paga a Anvisa e a taxa de polícia federal paga a polícia federal..

Os custos relativos à operação e movimentação de carga da embarcação no porto são custos relativos aos serviços prestados pelo porto durante a operação do navio ou pelo terminal de contêiner. Podem ser:

Taxa de utilização da infra-estrutura marítima: Taxa obrigatória e cobrada quando o navio entra no porto. Cobrada pela Companhia Docas ao armador;

Taxa de utilização da infra-estrutura de acostagem: Taxa obrigatória e cobrada quando o navio atraca. Cobrada pela Companhia Docas ao armador;

Taxa de amarração e desamarração: Taxa obrigatória e cobrada quando da atracação do navio. Cobrada pelo Terminal de Contêiner ao armador;

THC – Terminal handling charge: Taxa obrigatória e cobrada por contêiner movimentado. Cobrada pelo Terminal de Contêiner ao armador e, este, repassando ao cliente através do “*Bill of Lading*”;

Taxa de infra-estrutura terrestre: Taxa obrigatória pela utilização das instalações terrestre do porto organizado para a movimentação das mercadorias como os acessos terrestres, os muros, guaritas, sistema de segurança do porto e instalações em geral. É cobrada pela Companhia Docas ao armador ou ao requisitante.

Outras taxas existentes e que são cobrados somente quando requisitados.

Taxa de movimentação de mercadoria: Cobrado pela utilização dos equipamentos de movimentação de carga como os grabs, os guindastes de pórtico, a moega entre outros;

Taxa de armazenagem: Cobrado pelas facilidades de recebimento, movimentação, fiel guarda da mercadoria e entrega;

Taxa dos equipamentos portuários: Cobrado pela utilização dos equipamentos em geral;

Taxa de diversos: Cobrado pelos serviços diversos prestados pelo porto como abastecimento de água, de energia, etc.

4.9

A Lei 8.630/93 – Lei de Modernização dos Portos

Até a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, em 1993, o porto organizado era dominado e explorado unicamente pela Administração Portuária, órgão federal da administração indireta, entidade governamental estadual ou municipal, ou concessão privada.

O sistema portuário brasileiro somente iniciou o processo de modificações em sua legislação somente no final do século passado. A começar pela extinção da Portobrás, em março do ano de 1990, que era a “holding” do sistema portuário brasileiro e também o órgão normativo e formulador da política nacional para o setor portuário.

No ano de 1991, por iniciativa das empresas privadas, foi enviado ao Congresso Nacional o Anteprojeto de Lei nº 8/91, que se tornou Projeto de Lei sob o nº66 e que

dispunha sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.

O Projeto de Lei, aprovado na Câmara em 26 de junho de 1991 acabou por ser o ponto de partida para a implantação da Lei dos Portos e, tendo como principal intenção a modernização da estrutura portuária brasileira que, corroída pelo tempo e pela falta de investimentos, tinha seus custos desproporcionalmente superiores aos similares internacionais. Assim, o objetivo principal da reformulação da Lei dos Portos concentrou-se em baixar os custos portuários e tornar os produtos nacionais mais competitivos.

“Com o objetivo claramente definido de garantir melhores condições de exploração do setor portuário, visando, sobretudo, adequar os portos brasileiros para inserir o País no cenário de economia globalizada, a Lei 8.630, trouxe, decerto, avanços significativos, permitindo a formação de um novo horizonte, com expectativas bastante animadoras.” (Faria, 1998).

De acordo a lei 8.630/93, o porto organizado 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 tráfego e operações portuárias estejam sob a circunscrição de uma autoridade portuária.

Desta forma, iniciou-se no país um novo modelo de gestão e de investimentos para o setor, no qual desapareceu o Estado investidor e foram criadas as condições essenciais para a participação de investimentos privados nos portos públicos.

“O primeiro aspecto positivo da nova legislação acha-se relacionado com a abertura da administração, permitindo uma maior participação da sociedade no processo de decisão das coisas voltadas para o porto.” (Faria, 1998)

“...In theory, at least, the new law would bring something resembling a level playing field to the Brazilian port scenario. Cross-subsidies would be eliminated and the emphasis would be on regional development and inter-port competition. Cross-subsidies almost invariably arise as a result of local lobbying by narrower interests than those represent in the CAPs.” (Drewry, 1997).

Com a lei, os portos passaram a operar mediante duas modalidades de exploração das instalações: o de uso público e o de uso privativo. As de uso público encontram-se

dentro do porto organizado e o de uso privativo pode ser encontrado dentro ou fora do porto organizado. Sendo que, na exploração de uso privativo, a empresa privada detém maior autonomia no uso da instalação observando o contrato de arrendamento celebrado com a administração do porto.

A instalação portuária privativa pode ser de uso exclusivo (movimenta sua própria carga) ou de uso misto (movimenta cargas de terceiros). Todavia é importante considerar que apesar da entrada do setor privado, os portos, mantêm a concepção de porto público e a propriedade da área em mãos do Estado, permitindo, inclusive, a administração portuária operar em movimentação de carga. Apesar da figura de operador portuário, criada pela Lei, ter sido rapidamente assimilada, a autoridade administrativa ainda figura como operador portuário nato.

De acordo Geipot (2001), o sistema portuário nacional da atualidade encontra-se dentro de um modelo público/privado, inspirado no modelo “*Land Lord*”⁴ que, com exceção dos terminais de uso privativo, localizados fora da área do porto organizado, apenas a operação é transferida para o setor privado, permanecendo a propriedade do aparelho portuário com o poder público.

Com a nova lei, os avanços mais significativos foram à criação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP); a extinção do monopólio das administrações portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, a criação da figura do operador portuário; o estímulo à concorrência intra e entre portos e a quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores portuários avulsos no fornecimento e a escalação da mão-de-obra para as operações portuárias que passam para uma nova entidade, o órgão gestor de Mão-de-Obra – OGMO.

4- O conceito Land Lord nasceu nos países onde os portos locais foram desenvolvidos baseados numa figura de autoridade pública atuando apenas na oferta de instalações comerciais para o segmento privado, com influência regional ou local, visando atrair negócios e atividades econômicas para a sua área de atendimento, ordenando, assim, o uso do solo de sua propriedade. É parte essencial de sua atividade a promoção do porto e a atração de empresas para se instalarem nos distritos industriais ligados a ele ou nos escritórios de sua vizinhança. (Geipot, 2001).

O aspecto mais polêmico e, ao mesmo tempo, mais inovador desta Lei, refere-se à quebra do monopólio de fornecimento dos trabalhadores da orla marítima, que se encontrava sob controle dos sindicatos de estivadores e demais categorias de trabalhadores avulsos, passando para a direção do OGMO.

As autoridades e órgãos mais importantes após a Lei de Modernização dos Portos são:

A Companhia Docas são os atuais administradores do porto público organizado. Exerce a gestão dos destinos e da exploração do porto. Executa a administração das áreas comuns portuárias, incluindo a aplicação das tarifas dos regulamentos e outras funções pertinentes. Após o advento da Lei não executa mais o serviço de operação de carga e descarga, mas poderá fazê-lo se assim necessitar.

O Gempo – Grupo Executivo para Modernização dos Portos é responsável pela coordenação e efetivação dos dispositivos estabelecidos pela Lei 8.630 para a modernização do sistema portuário nacional;

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ que foi criada com a intenção de sanar a falta de um órgão regulador apropriado para o subsetor no âmbito federal foi criado, através da lei nº:10.233, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Sendo que as principais atribuições são: Estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias; Celebrar atos de outorga de concessão de portos públicos e de autorização para terminais de uso privativo; Supervisionar e fiscalizar as atividades das Administrações Portuárias; Propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas do subsetor; Indicação dos presidentes dos Conselhos de Autoridade Portuária e a de atuar como instância de recurso em questões referentes a solicitações de arrendamentos de áreas e instalações portuárias.

O CAP é um órgão deliberativo, consultivo e normativo. Constituído por um colegiado com representantes de todos os segmentos envolvidos na atividade portuária e cujas principais competências são definidas pela Lei nº: 8.630, da seguinte forma: Baixar o regulamento de exploração; Homologar o horário de funcionamento dos portos; Opinar sobre a proposta de orçamento dos portos; Promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias; Fomentar a ação industrial e comercial dos portos; Zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência entre outros.

OGMO – Órgão de Mão-de-Obra, também criado pela Lei 8.630 é responsável em fornecer mão-de-obra para o serviço portuário já que, anteriormente à Lei de modernização, os portos ocupavam uma posição de monopólio da mão-de-obra avulsa frente a movimentação de mercadorias nos portos organizados. Tem como responsabilidade, cadastrar, prover identificação, realizar treinamentos para a qualificação e selecioná-los quando solicitado pelo operador portuário. Ou seja, com a nova Lei, o serviço de movimentação de carga, descarga e estiva a bordo passaram a ser efetuado somente por pessoas cadastradas e registradas dentro do OGMO. Com relação à tarifa de mão-de-obra, esta compreende o serviço de estiva que é realizado pelos operários estivadores, manualmente ou com auxílio de equipamentos a bordo de embarcações e que consiste na carga, descarga, remoção, arrumação e retirada de mercadorias no convés ou nos porões. Sendo o serviço de estiva ainda é complementado pelas atividades dos conferentes, consertadores de carga, bloqueiros e arrumadores.

O Operador Portuário, também criado pela Lei 8.630 é o responsável pela movimentação de carga e descarga do navio. Possui responsabilidade perante a administração portuária, às mercadorias movimentadas, aos trabalhadores portuários, ao Ogmo e ao seu contratante que pode ser o armador, o exportador ou importador da mercadoria.

A empresa de praticagem é a empresa que possui técnicos altamente qualificados e que são responsáveis em orientar o comandante na manobra de atracação e desatracação do navio no porto. Possuem um alto conhecimento náutico sendo, normalmente, Oficiais de Marinha Mercante ou Militares aprovados em concurso público realizado pela Diretoria de Portos e Costas – DPC que é um órgão vinculado ao Ministério da Marinha. O uso dos práticos é obrigatório nos portos brasileiros e, atualmente, é um dos itens que mais onera os custos operacionais.

A Capitania dos Portos é um órgão vinculado ao Ministério da Marinha exercendo a atividade relacionada à segurança da navegação e contaminação dos portos. Sendo que suas principais atribuições são de autorizar ou não a atracação de um navio no porto, determinar a área de fundeio, regular sobre as manobras e as atividades auxiliares como os serviços de rebocadores, práticos e amarradores, inspecionar navios e controlar as mercadorias perigosas que circulam no porto entre outras atribuições.

Os Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos são entidades responsáveis pela mão-de-obra sindicalizada e filiada ao OGMO, podendo ser, o sindicato dos conferentes, dos estivadores, dos bloquistas, dos consertadores e dos vigias.

A empresa de rebocadores disponibiliza pequenas embarcações dotadas de motores de grande potência para serem utilizados nas manobras de atracação e desatracação de navios nos portos. Também são utilizados em serviços de salvatagem e reboques em alto-mar.