



COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA
Administração do Porto de Imbituba

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE IMBITUBA



REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO

DO

PORTO DE IMBITUBA

APROVADA PELA DELIBERAÇÃO CAPPI Nº 002/2005 / 17, DE janeiro de 1995.

DO OBJETO

Art. 1º - O presente Regulamento tem por objeto estabelecer regras básicas de exploração, uso e funcionamento do Porto de Imbituba, que deverão ser observadas por todos nas atividades exercidas no âmbito portuário, sob gestão direta da Autoridade Portuária, representada pela Companhia Docas de Imbituba - CDI.

Art. 2º - Relações complexas, específicas e especiais, poderão ser definidas, estruturadas e reguladas em atos, deliberações, resoluções e posturas próprias, de caráter normativo ou contratual, preservada a competência de cada órgão ou instância, em sua aprovação, e a liberdade comercial da empresa.

DO CARÁTER DA EXPLORAÇÃO E SEUS OBJETIVOS

Art. 3º - A exploração dos serviços portuários do Porto de Imbituba é privada e regulada, basicamente, pelo contrato de concessão outorgada a Companhia Docas de Imbituba - CDI, complementada pelas disposições do regime estabelecido pela Lei n.º 8.630, de 25/02/93, ou outras normas atinentes, sem prejuízo dos direitos e obrigações inscritos no Estatuto das Sociedades Anônimas e do pleno exercício das atividades econômicas.

Parágrafo 1º - Exige-se como razão primacial da exploração o desenvolvimento do comércio, direta ou indiretamente, com as facilidades criadas ao tráfego marítimo e a agilidade, racionalidade e produtividade da movimentação de cargas, assim como ao aumento da competitividade dos produtos brasileiros e do seu mercado.

Parágrafo 2º - Com esse objetivo, o Porto de Imbituba adotará parcerias e todas as formas de incentivos ao incremento de seu potencial e de suas operações, sob os seguintes critérios:

- a) Evitar a unicidade ou a redução de oportunidades e o privilégio, com formas contratuais abertas, dentro do plano de desenvolvimento e da expansão do mercado;
- b) Priorizar as alianças entre os portos, as empresas de exportação ou importação, ou de transporte, e as de mercado, que não visem só ao investimento lucrativo, mas também, ao desenvolvimento portuário, em particular e no geral.

Art. 4º - A utilização dos serviços portuários do Porto de Imbituba é aberta e acessível a todo o mercado, sempre voltada a produtividade, a constância e a escala da movimentação de cargas, por empresas.

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

Art. 5º - A Administração do Porto de Imbituba terá sempre o comando e a responsabilidade, de todas as atividades administrativas e da coordenação e integração de trabalho e das ações externas a ele vinculadas, dentro dos limites da área portuária.

Art. 6º - Cabe a Administração do Porto desenvolver e integrar as relações entre autoridades e usuários, ou clientes, ajustando competências e atividades, através de delegação ou de posturas pré-estabelecidas, em favor da agilidade da movimentação das cargas e da racionalidade e otimização das operações portuárias.

Parágrafo Único - No exercício dessas atribuições e em cumprimento do preceito do artigo 3º da Lei 8.630, de 25/02/93, poderá:

- a) Criar ordenamentos e fluxos de procedimentos, com o entendimento de autoridades e integração de todas as atividades;
- b) Adotar providências que visem a preservação de bens, cargas e pessoas, ou de operações urgentes.

Art. 7º - Compete, em especial, a Administração do Porto, nos limites portuários:

a) Baixar o regulamento de atracação do Porto de Imbituba conforme segue:

01. As atracções no Porto de Imbituba serão concedidas, dentro de cada uma das faixas de prioridade definidas a seguir, obedecida a ordem cronológica de chegada dos navios no Porto, salvo quando o comprimento da vaga disponível e/ou profundidade do cais não forem compatíveis com o cumprimento e/ou calado do navio.

02. A concessão de prioridade de atracação obedecerá ao seguinte:

02.1. Será concedida atracação imediata à sua chegada ao Porto aos navios, “full container” ou contêineres destinados ao Porto de Imbituba.

02.1.1. Esta prioridade somente será concedida a um navio “full container” de cada vez.

02.2. Será concedida atracação preferencial de acordo com o abaixo estabelecido:

- Berço 1 – granel líquido e carga geral.
- Berço 2 – full container, granel líquido e carga geral.
- Berço 3 – granel sólido, full container e carga geral.
- Berço 4 – roll-on / roll-off.

Nas normas acima serão obedecidas as seqüências de chegada e prioridade de atracação, nos casos em que a atracação for de conveniência do Armador/Recebedor a fim de agilizar momentaneamente suas cargas, as despesas serão por sua conta e risco. Em caso contrário, que o interesse seja do Armador que pretenda uma rápida escala e que não obedçam as prioridades acima, as despesas de desatracação e atracação serão por sua conta e risco.

02.3. Respeitadas as precedências estabelecidas nos itens 02.1 e 02.2, serão concedidas as seguintes prioridades de atracação, nas vagas que ocorram no cais, após a chegada de navio ao Porto:

- a) Navios que tenham a movimentar animais vivos;
- b) Navios que tenham a movimentar cargas perecíveis quando estas representarem pelo menos 20% (vinte por cento) da movimentação total.

- 03.** As atracções imediatas, preferenciais, prioritárias ou não prioritárias serão concedidas pela Administração do Porto para os navios que se comprometerem a operar em ritmo normal, entendido este como:
- 03.1. Navios “full container”:** o trabalho sem interrupções desde o momento da atracção até o termino da operação, desatracando imediatamente após a conclusão dos serviços.
 - 03.4. Navios de granéis sólidos:** trabalhar, simultaneamente em tantos porões quanto haja carga a movimentar e/ou equipamentos de movimentação disponível, em todos os horários de trabalho do Porto, inclusive nas prorrogações, refeições, sábados, domingos e feriados, comprometendo-se a desatracar imediatamente após a conclusão dos serviços.
 - 03.4. Navios de granéis líquidos:** o trabalho sem interrupção desde o momento da atracção até o término da operação, desatracando imediatamente após a conclusão dos serviços.
 - 03.4. Navios de carga congelada:** trabalhar com pelo menos três ternos, desde o momento da atracção até o final da operação, comprometendo-se a desatracar imediatamente após a conclusão dos serviços. Operar, no mínimo, em três turnos contínuos de 6 horas/cada, a partir das 07:00 horas da manhã, inclusive aos sábados, domingos e feriados.
 - 03.4. Navios de carga geral:** trabalhar com pelo menos três ternos, desde o momento da atracção até o final da operação, comprometendo-se a desatracar imediatamente após a conclusão dos serviços. Operar, no mínimo, em três turnos contínuos de 6 horas/cada, a partir das 07:00 horas da manhã, inclusive aos sábados, domingos e feriados.
 - 03.4.** Fica, porém, estabelecido que quando não houver navios programados para uma imediata ocupação dos berços acima elencados, poderão os agentes de navegação, administrar com bom senso os custos operacionais, no que se refere aos horários de refeições, continuações, domingos e feriados.
- 04.** As agências de navegação por si ou por seus representantes, deverão apresentar a Administração do Porto pedidos de atracção, e impresso próprio, no qual deverá constar expressamente o compromisso formal de operar na forma prevista no item 03.

Cabendo ainda as agências de navegação:

- 04.1.** Comprovar a entrega, previamente e com a antecedência considerada necessária pelo departamento de operações, dos manifestos de cargas a descarregar e de cargas perigosas.
- 04.2.** Apresentar a Administração do Porto a relação de carga a embarcar e, com referência a esta e percentual de carga já desembarçada pela Receita Federal.
- 04.3.** Declarar que está ciente do Regulamento de Atracção do Porto de Imbituba.

- 04.4.** Informar o nome dos embarcadores e consignatários, e se possível, o nome dos operadores portuários dos mesmos.
- 05.** Na concessão de atracação imediata que implique na desatracação de outro navio, respeitadas as regras ditadas pelo item 02, fica estabelecido que aqueles que ocuparem os berços não considerados como preferenciais, farão suas atracções por conta e risco, visto que quando da chegada de navios com preferência para aquele berço o mesmo deverá desatracar as suas expensas, observando-se ainda que prevalecerá o comprimento, do navio que ocupará aquele berço preferencial e que eventualmente poderá ocasionar a saída de um segundo navio, correndo também por conta do mesmo as despesas com desatracação e reatracação.
- a)** Assegurar, ao comércio e a navegação, a melhor utilização do aparelhamento do porto, do canal de acesso e da bacia de evolução, estabelecendo e divulgando o calado máximo de operações, o porte máximo e as dimensões máximas dos navios, em função das características técnicas e físicas existentes.
 - b)** Prover que as operações portuárias, e todos os seus serviços, se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ambiental.
 - c)** Prover a vigilância e a segurança do porto, com recursos policiais próprios ou contratados com terceiros.
 - d)** Autorizar, de forma coordenada, a entrada e saída, a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcações na área do porto.
 - e)** Suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto ou lhe rompam as suas posturas.
 - f)** Estabelecer, acompanhar e atualizar o plano de desenvolvimento do porto, segundo elementos da realizada e tendências e exigências do mercado, dos seus clientes e usuários.
 - g)** Coordenar e integrar todas as atividades portuárias adotando as medidas solicitadas pelas demais autoridades, no âmbito de suas respectivas competências.
 - h)** Submeter ao CAPPI os assuntos de sua competência, desenvolver as suas soluções, dar e requerer a ele todo apoio necessário ao bom desempenho e as boas relações portuárias.

Art. 8º - As várias autoridades que agem no porto terão, no exercício de suas atribuições, livre acesso às dependências portuárias e as embarcações, assim como as unidades administrativas.

DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 9º - As instalações portuárias estarão sempre a serviço do comércio e da movimentação e transferência de cargas, cabendo a todos os usuários a otimização do seu uso, a sua conservação e melhoria.

Art. 10 - Toda a prestação de serviço deve ser requisitada com garantia de pagamento dos seus custos e de sua remuneração.

Parágrafo 1º - Essa garantia poderá ser efetivada em caução ou depósito antecipado, ou com adiantamento dos valores estimados da operação, total ou parcialmente.

Parágrafo 2º - Essa garantia poderá, também, ser dispensada, em casos especiais, como de contratos operacionais ou de operações sucessivas, de clientes permanentes e de tradição, ou quando houver responsabilidade da própria carga depositada no Porto.

Parágrafo 3º - No caso de arribada, não haverá necessidade de requisição prévia de serviços, a que se aplica, no entanto, a garantia antecipada do seu pagamento.

Art. 11 - O usuário inadimplente ficará privado de utilizar os serviços do porto, diretamente ou por intermédio de terceiros.

Art. 12 - Para efeitos de remuneração dos serviços portuários, serão consideradas a infra-estrutura terrestre e a infra-estrutura marítima, a que referenciam os valores de pagamentos consignados nas tabelas denominadas, respectivamente, Infrater e Inframar, diferenciando-se, ainda, a armazenagem interna na utilização dos armazéns portuários, com tabela própria de remuneração.

Parágrafo Único - Qualquer outra prestação obedecerá ao orçamento de custo e ao compromisso firmado.

Art. 13 - Em caso de mercadoria de natureza especial, ou perigosa, devem ser conhecidas previamente todas as características técnicas da carga e as exigências de manuseio, repassando-se para os requisitantes os adicionais dos custos.

Art. 14 - Para todos os efeitos legais cabe aos requisitantes a plena responsabilidade civil e penal, por suas ações e omissões, inclusive a de seus respectivos representantes e prepostos.

ATENDIMENTO AO NAVIO

Art. 15 - Nenhuma embarcação poderá atracar no cais sem prévia requisição, sem a devida inspeção fiscal, sem o registro de suas características técnicas e sem o arrolamento de suas cargas, e, finalmente, sem a autorização da Administração do Porto, e só poderá fazê-lo no local designado pelo serviço de controle do tráfego.

Parágrafo 1º - As embarcações, durante o tempo em que permanecerem no canal de acesso, bacia de evolução ou atracadas no cais, e bem assim os seus tripulantes, subordinam-se às ordens e posturas portuárias.

Parágrafo 2º - As embarcações atenderão, rigorosamente, a programação e controle dos tráfegos, de forma a assegurar a celeridade e regularidade dos serviços portuários.

Parágrafo 3º - Os agentes dos navios fornecerão os manifestos de carga de importação e exportação, ou relação detalhada, assinada pelo comandante ou pelo consignatário, com indicação expressa dos inflamáveis, explosivos, corrosivos, agressivos, oxidantes ou quaisquer outros de condição ou peso especial.

Parágrafo 4º - No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar imediatamente do cais, rumando para a margem oposta do canal de acesso, aonde fundearão para o ataque ao fogo, solicitando se necessário, o auxílio das autoridades competentes.

Parágrafo 5º - Aos práticos é vedado:

- a) Entrar no canal de acesso e bacia de evolução do porto com velocidade superior a seis milhas horárias.
- b) Lançar âncora, amarra ou espias para o lado do mar que prejudiquem a facilidade e segurança da navegação.
- c) Fundear no canal de acesso e bacia de evolução do porto, de modo que impeça a manobra de outros navios.

As embarcações:

- a) Lançar detritos no porto, ou sobre o cais, lixo, óleos ou quaisquer detritos.
- b) Jorrar água sobre o cais.
- c) Criar qualquer poluição visual ou ambiental.

Art. 16 - As atracções deverão ser executadas com todo o cuidado, de maneira a não produzir avaria nas instalações e aparelhos portuários, ou quaisquer outros danos pelos quais responde o Comandante, uma vez que as manobras são executadas sob sua inteira responsabilidade.

Parágrafo Único – O local da atracção será devidamente assinalado, com a fixação dos seus extremos.

Art. 17 - A atracção a contra-bordo de embarcação na área de fundeio ou em berço, poderá ser autorizada pela Administração do Porto, sob total responsabilidade do requisitante e do Comandante da embarcação, independentemente da autorização das demais autoridades envolvidas.

Art. 18 - A atracção será autorizada pela ordem de chegada da embarcação, estabelecendo-se, como prioridade, as determinadas por convenções internacionais ou por acordos operacionais, por razões de natureza do produto, ou por condição da carga e de sua forma de acondicionamento, unitizada ou não, solta ou não.

Parágrafo 1º - Preferem-se, uns aos outros, os navios de passageiros, mercadorias com instalações especiais ou preferenciais, salitre proveniente do Chile, animais vivos, mercadorias perecíveis e alimentos de primeira necessidade.

Parágrafo 2º - A Administração do Porto definirá e autorizará, em cada caso, a ordem de preferência, com a devida programação, a vista dos elementos técnicos disponíveis e em consideração dos interesses implicados, sempre com a eleição dos critérios dos custos, do maior proveito e produtividade.

Art. 19 - A Administração do Porto acompanhará toda a operação do navio e providenciará todas as facilidades e o suprimento de todas as necessidades, de forma a garantir um bom desempenho, com mais agilidade e eficiência.

Art. 20 - Nenhum navio poderá sair do porto ou deixar o cais sem a autorização da Administração do Porto de Imituba, ou sem a isenção declarada de responsabilidade por quaisquer danos e prova de que as taxas portuárias tenham sido pagas.

Art. 21 - Os navios ao desatracarem do cais deverão observar as regras e cuidados prescritos para a atracação, segundo a programação e ordenamento do controle do tráfego portuário.

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 22 - A operação portuária consiste na prestação de serviços por operador portuário na área do porto relativamente a:

- a) Movimentação de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou dele provenientes; e
- b) Armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou dele proveniente.

Art. 23 - Qualquer que seja a movimentação, em toda a operação, em particular de produtos especiais e perigosos, deverá ser feito um plano e programa de trabalho, com indicação e detalhamento dos meios e métodos operacionais, de forma a garantir a sua segurança, a sua eficiência e produtividade.

Parágrafo Único - O Operador Portuário deverá fornecer a Administração do Porto, por ocasião da reunião de programação, com antecedência mínima de 48 horas as seguintes informações:

- a) Nome da embarcação;
- b) Natureza e quantidade de mercadoria a movimentar, com indicação do contratante de seus serviços, para as operações:
 - b.1) de e para armazéns ou pátios do porto;
 - b.2) de carga ou descarga direta;
 - b.3) de transbordo.
- c) Número de ternos e porções com que irá operar;
- d) Tempo previsto para a operação portuária de movimentação de mercadorias de ou para a embarcação;
- e) Aparelhamento ou equipamento que pretende requisitar da Administração do Porto;
- f) Serviços conexos ou acessórios da Administração do Porto.

Art. 24 - As mercadorias descarregadas, quer de origem estrangeira, quer de cabotagem, serão registrados em documentos próprios, que constituirão, com outros existentes, a prova definitiva das questões suscitadas sobre as responsabilidades da Administração do Porto e dos Operadores Portuários.

Art. 25 - Os volumes entrados nos armazéns ou nos pátios devem ser pesados, sempre que possível, tendo bem legível o número e carimbo ou contra-marca de sua identidade.

Art. 26 - Para os volumes avariados, quebrados, repregados, com diferença de peso ou que tiveram qualquer indicio de violação, deverão ser lavrados termos de avaria, no

mesmo dia da descarga ou recebimento, em que se mencionarão as características de cada volume e a natureza da irregularidade verificada, sendo ainda lacrados e citados para efeito de vistoria.

Parágrafo 1º - Os responsáveis da carga, ou seus prepostos, devem assistir a lavratura do termo de responsabilidade e assiná-lo com o representante da Administração do Porto.

Parágrafo 2º - Dos termos de avaria lavrados, serão remetidos resumos as autoridades competentes.

Parágrafo 3º - Em qualquer movimentação, a despeito dos procedimentos de registro e controle adotados, poderá ser autorizado o processamento operacional desses produtos com assunção de expressa e total responsabilidade, por escrito, da parte interessada.

Art. 27 - Quando a movimentação e a armazenagem das mercadorias forem realizadas por operadores portuários distintos, estes deverão ajustar entre si as responsabilidades na operação portuária.

Art. 28 - Será estabelecido rigoroso controle das mercadorias em armazenagem, aplicando-se-lhes, sempre que possível, o processamento eletrônico que alcance, com toda a confiabilidade, a sua identificação, verificação e registro.

Parágrafo Único - Deverá seguir a armazenagem um plano de arrumação mais condizente com a movimentação e controle previsto.

Art. 29 - Mercadorias nacionais não retiradas nos prazos convencionais, e com dívidas com o porto, serão incorporadas ao patrimônio do porto e vendidas para a cobertura dos seus custos, sendo que nas mercadorias importadas o perdimento será determinado pela Receita Federal, a qual após consumado a liberação ou leilão, mandará pagar os custos.

DO OPERADOR PORTUÁRIO

Art. 30 - O Operador Portuário é a pessoa jurídica qualificada para a execução das operações portuárias na área do Porto de Imbituba, segundo a normalização do CAPPI, de conformidade com a Lei 8.630/93.

Parágrafo Único - De igual modo, o operador portuário deve partilhar o esforço de crescimento e desenvolvimento do Porto, contribuindo para a manutenção, conservação, melhoria e expansão de suas instalações e serviços.

Art. 31 - O operador portuário é titular da direção e coordenação das operações portuárias que efetuar, com a total responsabilidade por todas as conseqüências geradas.

Parágrafo Único – Nas atividades e/ou operações portuárias em que for dispensada a intervenção do operador portuário, responderá perante a Administração do Porto o requisitante dos serviços.

DAS TARIFAS E COMERCIALIZAÇÃO

Art. 32 - Os operadores portuários, os armadores e os donos das mercadorias movimentadas devem remunerar ao Porto, em justa proporção, pelas vantagens,

serviços e facilidades, que lhe são oferecidos de acordo com a tabela homologada pelo CAPPI.

Art. 33 - Dentro das condições da economia regional, deve o Porto flexibilizar as suas cobranças, facilitar a abertura de mercados e oferecer chances a empresas e empresários, na conquista de sua autonomia e do seu sucesso empresarial.

Art. 34 - A remuneração devida visa a desenvolver o comércio e tem, como instrumentos eficazes, a eficiência da operação portuária, o crescimento e a competência do Porto, para a premiação dos melhores clientes, a produtividade, a competitividade dos seus produtos, o lucro de suas negociações e expansão do seu mercado.

Parágrafo Único - Para realizar a liga dessa composição e dessa diretriz, cabe ao Porto:

- a) Abonar, com vantagens reais, o bom desempenho, a agilidade operacional e a escala crescente da movimentação de cargas, por cliente e armador.
- b) Criar os bônus de fidelidade.
- c) Realizar a integração modal e oferecer soluções de otimização a movimentação e transporte das cargas dos seus clientes.

Art. 35 - Com o mesmo objetivo de desenvolver as atividades, cabe, ainda, ao Porto:

- a) A organização do seu cadastro empresarial de informações e da linha direta de comunicação com todo o seu mercado real e potencial, ou futuro;
- b) A multiplicação de agentes e criação de postos ou escritórios de irradiação de negócios e informações, em todos os locais de convergências dos seus interesses e das suas relações.

DA CESSÃO DE USO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS E GESTÃO DE TERCEIROS

Art. 36 - Poderá ser outorgado a terceiros interessados, com a implicação obrigatória da qualificação de operador portuário, o uso de áreas portuárias, com o direito e a obrigação de construir, reformar, ampliar, melhorar e explorar instalações, destinadas sempre ao serviço e a movimentação de cargas de interesse operacional do Porto de Imbituba.

Parágrafo 1º - A terceirização não isenta a total submissão dessa exploração ao plano de desenvolvimento as posturas do Porto de Imbituba, ou a Administração do Porto, sendo vedado o arrendamento, que não seja o mercantil, de parceria portuária.

Parágrafo 2º - A exploração terceirizada deve manter total abertura e liberdade ao mercado em demanda, sem preferências ou discriminações odiosas.

Parágrafo 3º - O Operador Portuário, cessionário dessas áreas ou instalações, tem, como objetivo e identidade maior de sua relação contratual, o investimento no aparelhamento portuário e o trabalho comercial de agenciamento e manuseio de cargas.

Parágrafo 4º - As condições e exigências discriminadas nos parágrafos do artigo 4º da Lei n.º 8.630/93, de 25/02/93, serão, instrumentadas em contrato de cessão de uso de área portuária e exploração mercantil dos serviços portuários, especializados ou não.

Art. 37 - Constituem causa para a rescisão extrajudicial do contrato de cessão de uso de áreas e exploração dos serviços portuários, a qualquer tempo:

- a) O reiterado descumprimento das cláusulas contratuais;
- b) A perda da qualificação de operador portuário;
- c) A decretação de falência da firma ou a insolvência civil de qualquer dos seus responsáveis;
- d) A dissolução da sociedade;
- e) A perda das condições econômicas, técnicas ou operacionais, para manter a adequada prestação de serviços;
- f) A perda do objetivo exploratório ou do interesse portuário, ou a ocorrência de caso fortuito ou de força maior impeditiva da execução do contrato.

DA VIGILÂNCIA E SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 38 - O ingresso, no Porto, de pessoas estranhas aos serviços portuários, é controlado e disciplinado pela Administração do Porto, de acordo com as áreas e finalidades de acesso, em plano próprio pré-estabelecido e divulgado.

Parágrafo Único - A mesma faculdade tem a Administração do Porto em relação a veículos de cargas ou de passageiros, que terão disciplina própria e diferenciada no acesso e controle portuário.

Art. 39 - Deverão ser delimitadas as áreas restritas de acesso portuário, fixando-se nelas os sinais de restrição e de facilidade de fiscalização e controle de sua segurança.

Art. 40 - Na organização de acesso, devem distinguir-se os vários tipos e condições, sendo livre o das autoridades portuárias, aduaneiras, marítimas, sanitárias, de saúde e de polícia marítima, ou outras investidas em funções públicas, devidamente identificadas, bem como dos dirigentes sindicais e operadores portuários.

Art. 41 - O policiamento do Porto será estrategicamente planejado e organizado pela Administração do Porto.

Parágrafo Único - Nas áreas de exploração terceirizada, o policiamento e a segurança serão cobrados, nos termos contratuais, submetendo-se a sua organização a fiscalização e controle da Administração do Porto.

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 42 - Constitui infração toda e qualquer desobediência ou desrespeito a norma ou postura legal ou portuária, escrita ou sinalizada regulamento, pelo qual respondem qualquer pessoa física ou jurídica, singular ou cumulativamente, isolada ou conjuntamente, quando houver um ou mais faltas, ou concurso na transgressão.

Parágrafo 1º - Aos infratores, ou embarcações, indivíduos, condutores de veículos e outras partes, aplicam-se as seguintes penalidades:

a) Advertência;

b) Proibição de acesso a área portuária, desde que comprovada por falta grave;

Parágrafo 2º - Caberá ao Administrador do Porto a decisão de aplicação da penalidade, apurada e informada pelos setores portuários, principalmente, pelo tráfego e guarda portuária.

Parágrafo 3º - Da aplicação punitiva cabe recurso voluntário ao CAP, no prazo de 80 dias, independentemente de garantia de instância.

DAS RESPONSABILIDADES INDIVIDUAIS E COLETIVA

Art. 43 - A responsabilidade da Administração não cobre:

Parágrafo 1º - As faltas nos conteúdos dos volumes ou permuta de conteúdos, se os volumes entrarem nos armazéns com avarias ou indícios de violação, propostos por ocasião da descarga, até o momento da abertura para conferência aduaneira ou vistoria. A cintagem continuará a ser feita de acordo com as normas em vigor e só será empregada quando constituir meio eficiente de controle a vista da natureza dos envoltórios dos volumes.

Parágrafo 2º - As faltas nos conteúdos dos volumes ou permutas de conteúdos, se os volumes entrarem nos armazéns sem indícios externos de violação ou avaria e se nessas condições permanecerem e conservarem o mesmo peso de entrada, até o momento da abertura para conferência aduaneira ou saída dos armazéns.

Parágrafo 3º - As faltas ou avarias no conteúdo de volumes entrados nos armazéns com vazamento ou indícios de vazamentos, que não tenha sido motivado por imperícia ou negligência do pessoal da Administração do Porto ou de volumes desembarcados, perfeitos, mas cuja fragilidade ou impropriedade dos respectivos envoltórios de lugar a vazamentos naturais ou deterioração dos conteúdos por vício intrínseco da mercadoria durante o armazenamento.

Parágrafo 4º - As faltas ou avarias de volumes que não sejam reclamadas, por escrito, no ato da saída das mercadorias dos armazéns.

Parágrafo 5º - As faltas, avarias, deterioração de conteúdo ou destruição de volumes, decorrentes da queda de causas fortuitas ou de força maior, nos termos do Código Civil.

Parágrafo 6º - As avarias decorrentes da queda de volume sem consequência de lingadas mal feitas a bordo ou ruptura de lingas nas descargas ou carregamentos.

Art. 44 - Nos dias chuvosos, a Administração do Porto só fará o serviço de capatazias de mercadorias avariáveis pela água, sob exclusiva responsabilidade do capitão do navio, dos prepostos deste ou interessados, assumida por escrito. A Administração do Porto não responde pelos danos que venham sofrer as mercadorias recebidas nos armazéns, pátio ou alpendres, de incêndios, tempestades, deterioração natural, ação dos roedores e por outros casos fortuitos ou de força maior.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 45 - O crescimento do porto tem a sua evolução por sistemas, cujos aspectos singulares devem ser cuidado e apreciados ao CAP, a saber, o operacional, o de desenvolvimento de pessoal, o de engenharia, planejamento e desenvolvimento, o comercial e de tarifas e o de segurança empresarial.

Art. 46 - As faturas e contas emitidas pela Administração do Porto, a menos de diversa disposição contratual, deverão ser liquidadas por seus destinatários, no prazo máximo de 8 (oito) dias a partir da data de sua apresentação.

Art. 47 - Os empregados dos operadores portuários e a mão-de-obra do OGMO, quando a seu serviço, ficam obrigados ao uso de uniforme e crachá de identificação na área do porto.

Art. 48 - Os casos omissos serão resolvidos pela Administração do Porto e submetidos à homologação do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Imbituba.

Art. 49 - O presente Regulamento entra em vigor a partir de sua aprovação pelo Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Imbituba, ficando revogadas todas as disposições em contrário.