

RESOLUÇÃO Nº 24

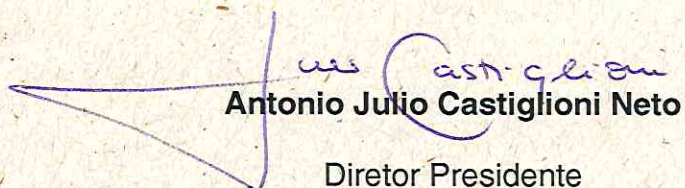
14 de maio de 2020.

O DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO – CODESA, no uso da atribuição que lhe confere o Estatuto Social da Companhia, e consoante **DECISÃO** tomada pela Diretoria Executiva, em sua 1845ª Reunião Ordinária, realizada em 28 de abril de 2020,

Considerando que a Diretoria Executiva aprovou revisão do Regulamento de Exploração do Porto - REP, conforme dispõe a Portaria Nº 245 de 26 de novembro de 2013 da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR;

RESOLVE:

- I - Revogar a partir desta data, a Resolução Nº 60, de 19 de novembro De 2014;
- II – Disponibilizar o Regulamento de Exploração do Porto no site da CODESA, em sua íntegra;
- III – Esta Resolução entra em vigor a partir da sua publicação.


Antonio Julio Castiglioni Neto
Diretor Presidente

REP - Regulamento de Exploração dos Portos de Vitória, Barra do Riacho e Molhe de Praia Mole, conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, publicada no DOU – Diário Oficial da União de 27 de novembro de 2013.



1. APRESENTAÇÃO

1.1. Introdução

O **REP – Regulamento de Exploração do Porto**, foi elaborado conforme estabelece a **Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013**, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas, pelos Operadores Portuários, regulamentada **pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013**, com a redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, tendo como norteador o disposto no **Anexo I da Portaria nº 245, de 26 de novembro de**

2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, publicada no Diário Oficial da União de 27 de novembro de 2013, número 230 (duzentos e trinta) Seção 1 (um), página 5 (cinco), que estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos, que poderá ser alterado por sugestão do Conselho de Autoridade Portuária – CAP. ¹

1.1.1. Equipe Responsável *

Fabio Nunes Falce

Hugo José Amboss Merçon de Lima

Jefferson Rodrigues Bayer

Marcus Zanotti Breciani

Maria Elisa de Freitas Falcão

Paulo Roberto de Lima

Reroldi Vinicius Pereira Monteiro

* Comissão designada pela Resolução CODESA Nº 13 de 06/04/2020.

1.1.2. Ato de Aprovação

O Diretor Presidente da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, no uso da atribuição que é conferida no item IV do Artigo 67 do Estatuto Social, consoante decisão tomada pela Diretoria Executiva, em sua 1845ª Reunião Ordinária realizada em 28 de abril de 2020, por força do inciso XXII do Artigo 4º e inciso XIV do Artigo 64 do Estatuto Social, resolvem aprovar a atualização do **REP – Regulamento de Exploração do Porto**, aplicável a Vitória, Barra do Riacho e Molhe de Praia Mole, naquilo que couber a cada porto e especificado adiante.

¹Disposto no artigo 36, § 1º, inciso I, do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

1.1.3. Cópia de publicação do extrato no Diário Oficial.

O ato de aprovação deste regulamento segue publicado no DOU – Diário Oficial da União, conforme disposto no § 3º da Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, e o seu texto integral disponibilizado no site da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA.

1.1.4. Estrutura do Regulamento de Exploração do Porto.

A estruturação está desenvolvida na forma modular, de modo a permitir atualizações parciais sem que seja necessário reestruturar todo o documento, utilizando-se o método: “**Registro de Alterações**”.

1.1.5. Participação do público usuário

O público usuário, poderá apresentar sugestões de melhorias e revisões, através de expediente fundamentado e protocolizado no setor de documentos da CODESA, endereçado à Autoridade Portuária.²

Sumário

| | |
|--|-------------|
| 2. OBJETO E ABRANGÊNCIA | 5 - |
| 3. ASPECTOS INSTITUCIONAIS..... | 7 - |
| 3.1. ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO | 7 - |
| 4. DEFINIÇÕES..... | 9 - |
| 4.2. GLOSSÁRIO | 14 - |
| 5. COMPETÊNCIAS | 16 - |
| 5.1. INTRODUÇÃO - AUTORIDADES INTERVENIENTES E PRINCIPAIS ANUENTES NA ATIVIDADE PORTUÁRIA | 16 - |
| 5.1.1. PRINCIPAIS INTERVENIENTES | 16 - |
| ATUAM NO PORTO DE VITÓRIA COMO PRINCIPAIS INTERVENIENTES, ENTRE OUTROS: ... | 16 - |
| 5.1.2. PRINCIPAIS AUTORIDADES ANUENTES | 18 - |
| ATUAM NO PORTO DE VITÓRIA, COMO AUTORIDADES ANUENTES:..... | 18 - |

² Conforme Diretriz contida na Portaria 245 de 26 de novembro de 2013 da SEP.

| | |
|---|-------------|
| 6. CÓDIGO DE ÉTICA PROFISSIONAL..... | 24 - |
| 7. EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO..... | 25 - |
| 7.1. PRINCÍPIOS DA EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO | 25 - |
| 7.2. MECANISMOS DE PROTEÇÃO AO USUÁRIO..... | 26 - |
| 7.3. MECANISMOS DE FOMENTO E DE INCENTIVOS A INVESTIMENTOS..... | 26 - |
| 7.4. HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO | 29 - |
| 7.6. FERIADOS LEGAIS | 30 - |
| 7.7. PRESTADORES DE SERVIÇOS | 30 - |
| 8. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO | 31 - |
| 8.1. CONDIÇÕES GERAIS DE UTILIZAÇÃO..... | 31 - |
| 8.2. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM E ATRACAÇÃO | 31 - |
| 8.2.1. DESCRIÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ATRACAÇÃO E ACOSTAGEM. | 31 - |
| 8.2.2. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ATRACAÇÃO E ACOSTAGEM..... | 33 - |
| 8.3. UTILIZAÇÃO DOS SISTEMAS VIÁRIOS | 38 - |
| 8.4. UTILIZAÇÃO DAS REDES DE SERVIÇO PÚBLICO | 40 - |
| 8.5. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES REMANESCENTES DE ARMAZENAGEM | 41 - |
| 9. UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS..... | 44 - |
| 10. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS | 45 - |
| 10.1. UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS ARRENDADAS | 45 - |
| 10.2. UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS SOB OUTRO TIPO DE OCUPAÇÃO | 47 - |
| 11. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO | 48 - |
| 11.1.1 DESCRIÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO | 48 - |
| 11.1.2. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO | 52 - |
| 11.1.3. NORMAS DE PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS | 52 - |
| 11.2. PROGRAMA DE DRAGAGEM | 53 - |
| 11.3. OBRAS DE ABRIGO | 53 - |
| 11.4. NORMA DE TRÁFEGO E PERMANÊNCIA DE NAVIOS | 54 - |
| 11.5. SERVIÇOS DE PRATICAGEM, LANHA DE PRÁTICO E REBOCADOR..... | 54 - |
| 11.6. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO DE NAVIOS | 54 - |
| 11.7. SISTEMA DE SINALIZAÇÃO NÁUTICA | 55 - |
| 11.8. PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO | 55 - |
| 11.9. SISTEMA DE MONITORAMENTO DE ATRACAÇÃO..... | 55 - |
| 12. UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE USO PÚBLICO | 55 - |
| DENTRO DO NOVO MODELO DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA ESTABELECIDO, A ADMINISTRAÇÃO DO PORTO NÃO DISPONIBILIZA EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS PARA USO PÚBLICO, CABENDO AOS OPERADORES PORTUÁRIOS A DISPONIBILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PRÓPRIOS OU DE TERCEIROS, PARA A REALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS..... | 55 - |
| 13.. UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE TERCEIROS, DE USO PÚBLICO | 56 - |
| 14. OPERAÇÕES PORTUÁRIAS..... | 56 - |
| 14.1. OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO | 56 - |
| 14.1.3. RELAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA COM OS DEMAIS OPERADORES PORTUÁRIOS, INCLUSIVE ARRENDATÁRIOS..... | 57 - |
| 14.2. OPERAÇÕES PORTUÁRIAS CARACTERÍSTICAS DO PORTO | 60 - |
| 14.2.2. TIPOS DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | 63 - |
| 14.3. OPERADORES PORTUÁRIOS | 63 - |
| 14.4. ESTATÍSTICAS DO DESEMPENHO PORTUÁRIO | 64 - |
| 14.5. MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS..... | 65 - |
| 14.6. ARMAZENAGEM NAS INSTALAÇÕES DE USO PÚBLICO | 65 - |

| | |
|---|------|
| 14.7. TRANSPORTE DE MERCADORIAS NOS RECINTOS PORTUÁRIOS | 67 - |
| 14.8. TRABALHO PORTUÁRIO | 68 - |
| 14.9. TARIFA PORTUÁRIA..... | 70 - |
| 14.10. PREÇO DOS SERVIÇOS DOS OPERADORES, REBOCADORES E PRATICAGEM. | 73 - |
| 15. SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS | 73 - |
| 15.1. TRÂNSITO DE MERCADORIAS NAS VIAS DE USO PÚBLICO..... | 73 - |
| 15.2. CARREGAMENTO DE BAGAGEM..... | 75 - |
| 15.3. AMARRAÇÃO DE NAVIOS..... | 75 - |
| 15.4. FORNECIMENTO DE MATERIAL DE ESTIVA | 75 - |
| 15.5. ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL A EQUIPAMENTOS E EMBARCAÇÕES..... | 76 - |
| 15.6. COLETA DE RESÍDUOS NO PORTO, INCLUSIVE EM EMBARCAÇÕES E DESTINAÇÃO .- | 76 - |
| 15.7. CERTIFICAÇÃO DE MERCADORIAS | 77 - |
| 15.8. MANUTENÇÃO E REPAROS..... | 77 - |
| 16. MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO | 78 - |
| 16.1. SEGURANÇA NA OPERAÇÃO PORTUÁRIA | 78 - |
| 16.2. PLANO DE AJUDA MÚTUA – PAM | 80 - |
| 16.3. PLANO DE CONTINGÊNCIAS | 80 - |
| 16.4. PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL E PLANO DE ÁREA..... | 80 - |
| 16.5. PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS | 81 - |
| 16.6. PROGRAMAS DE BOAS PRÁTICAS..... | 82 - |
| 17. RELAÇÕES PORTO CIDADE..... | 82 - |
| 17.1. REVITALIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS..... | 82 - |
| 17.2. INTERFACE PORTO-CIDADE | 83 - |
| 17.3. RELACIONAMENTO COM AS COMUNIDADES NO ENTORNO DO PORTO..... | 84 - |
| 18. VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA | 85 - |
| 18.1. PLANO DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA- PSPP | 85 - |
| 18.2. CERTIFICAÇÃO ISPS CODE..... | 85 - |
| 18.3. NORMA DE ACESSO AO PORTO DE PESSOAS, VEÍCULOS, CARGAS E BENS..... | 86 - |
| 18.4. PLANO VIÁRIO DO PORTO..... | 86 - |
| 18.5. VIGILÂNCIA DAS INSTALAÇÕES DE USO PÚBLICO. SERVIÇOS DE RECEPÇÃO E CADASTRAMENTO | 87 - |
| 18.6. SEGURANÇA PORTUÁRIA | 87 - |
| 18.7. SEGURANÇA E VIGILÂNCIA NA ÁREA MOLHADA DO PORTO | 91 - |
| 19. INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES..... | 92 - |
| 19.1. INFRAÇÕES | 92 - |
| 20. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS..... | 93 - |

2. Objeto e abrangência

2.1. Objeto e Abrangência do REP

O presente regulamento tem por objetivo normatizar os procedimentos relativos à exploração das atividades portuárias, nas áreas do porto organizado, considerando o que dispõe a Lei nº 12.815, de 5 de junho de

2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, com as alterações dadas pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, e [Normas Operacionais da Autoridade Portuária](#).

2.1.1. Este regulamento será aplicado aos Operadores Portuários, arrendatários e usuários, prestadores ou tomadores de serviços do Porto Organizado de Vitória de Barra do Riacho e Molhe de Praia Mole, observadas as diretrizes do poder concedente³, naquilo que couber a cada porto e especificado adiante.

2.1.2. O Porto Organizado de Vitória compreende as instalações portuárias terrestres, a infraestrutura de proteção e acesso aquaviário existentes nos municípios de Vitória e Vila Velha, abrangendo todos os cais, docas, dolphins e piers de atracação e acostagem, armazéns, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e terrenos adjacentes a essas áreas, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio da CODESA ou sob sua guarda e responsabilidade, e ainda o canal de acesso e infraestrutura de proteção ao Porto de Praia Mole, de acordo com a poligonal do porto organizado definida por decreto⁴.

2.1.3. O Porto Organizado de Barra do Riacho compreende os molhes de proteção, o canal de acesso, bacia de evolução, existentes no município de Aracruz, de acordo com a poligonal do porto organizado, definida por decreto presidencial ⁵.

³ Artigo 4º, inciso I, do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº.12.815, de 5 de junho de 2013 e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e das instalações portuárias.

⁴ Decreto nº 8.888, de 26 de outubro de 2016 define a área do Porto Organizado de Vitória, no Estado do Espírito Santo, e dá outras providências .

⁵ Decreto s/n de 03 de junho de 2015 publicado no DOU em 05/06/2015.

3. Aspectos institucionais

3.1. Entidade Responsável pela Administração do Porto

A entidade responsável pela Administração do Porto é a CODESA, Empresa Pública, com o CNPJ. 27.316.538/0001-66, integrante da administração indireta da União, com controle acionário pertencente ao poder público, que tem por regra, a exploração das atividades gerais de caráter econômico e a prestação de serviços públicos nas atividades portuárias.

3.1.2. Localização

A sede administrativa da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, tem o seguinte endereço:

Endereço: Rua Izidro Benezath, 48, 3º e 4º andares, Enseada do Suá.

CEP. 29050-300 – Vitória – Espírito Santo

Telefone: (27)3132-7360

Endereço eletrônico: www.codesa.gov.br

3.1.3. Regime Jurídico de Exploração – Documentação

A concessão da exploração do porto mantém observância ao disposto no Decreto nº. 82.279, de 18/09/1978, que dispõe sobre a encampação do Porto de Vitória, no Estado do Espírito Santo, e dá outras providências.

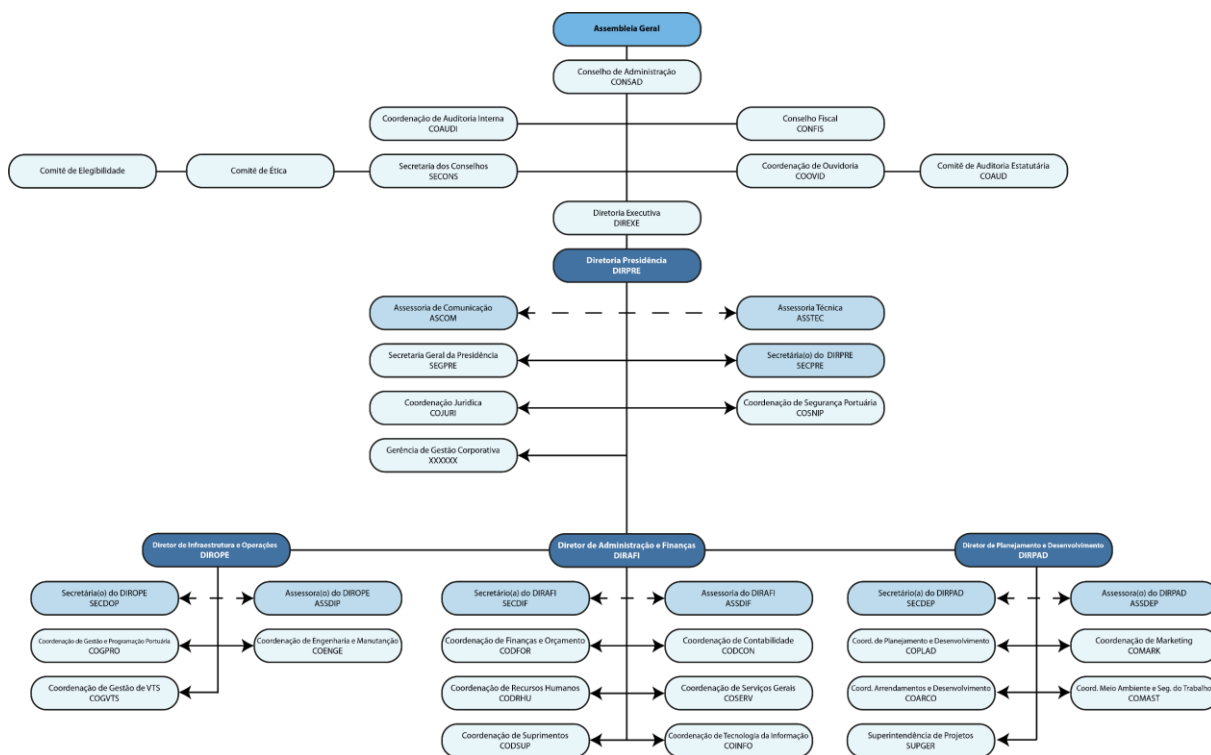
I. A criação da CODESA está disposta no Decreto nº. 87.560, de 09 de setembro de 1982, que dispõe sobre a transformação da PORTOCEL – Porto Especializado de Barra do Riacho S.A, em Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, e autoriza a destinação de bens provenientes da encampação do Porto de Vitória e dá outras providências⁶.

⁶ Publicação no Diário Oficial da União de 13 de setembro de 1982 – número 174 e Ata da Assembleia Geral Extraordinária da PORTOCEL – Porto Especializado de Barra do Riacho S.A, realizada em 21 de

II. A CODESA está vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, do Ministério da Infraestrutura, por força do disposto nos Decreto nº. 9.660/2019 e Decreto nº. 9.676/2019 ⁷.

III. A CODESA tem por objeto social, em harmonia com os planos, programas e orientações da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e do Ministério da Infraestrutura, exercer as funções de Autoridade Portuária previstas na legislação específica e realizar a administração e exploração comercial dos portos organizados de Vitória, de Barra do Riacho, do Molhe de Praia Mole e demais instalações portuárias localizadas no Estado do Espírito Santo, que lhe forem incorporadas, nos termos da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

3.1.4. Organograma da CODESA



fevereiro de 1983, em sua sede social à Praça Mauá, nº. 10, na Cidade do Rio de Janeiro, conforme edital de convocação publicado no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro-RJ, de 11, 16 e 17 de fevereiro de 1983.

⁷ Decreto nº 9.660 de 01/01/2019, que dispõe sobre a vinculação das entidades integrantes da administração pública federal indireta. Decreto nº 9.676 de 02/01/2019 que Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura.

3.1.5. Corpo Diretivo

O corpo diretivo da CODESA, no ato de criação deste regulamento, assim se apresenta:

DIRPRE – Presidência.

Nome: Antônio Júlio Castiglioni Neto – Diretor Presidente

Telefone: (27)3132-7360

Endereço eletrônico: dirpre@codesa.gov.br

DIRPAD – Diretoria de Planejamento e Desenvolvimento.

Nome: Bruno Luciano Fardin – Diretor de Planejamento e Desenvolvimento

Telefone: (27)3132-7379

Endereço eletrônico: dirpad@codesa.gov.br

DIROPE – Diretoria de Infraestrutura e Operações.

Nome: João Augusto da Cunhalima – Diretor de Infraestrutura e Operações.

Telefone: (27)3132-7374

Endereço eletrônico: dirope@codesa.gov.br

DIRAFI – Diretoria de Administração e Finanças

Nome: Jean Ricardo Alves Duque – Diretor de Administração e Finanças

Telefone: (027)3132- 7322

Endereço eletrônico: dirafi@codesa.gov.br

4. Definições

4.1. Principais Definições

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

II. Estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo,

arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

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

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

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

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

VII - Porto Organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da Autoridade Portuária;

VIII. Área do Porto Organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

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

X. Instalações de apoio: Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

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

XII. Operação Portuária: A de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

XIII. Usuário do Porto: pessoa física ou jurídica prestadora ou tomadora de serviços portuários, na perspectiva do atendimento público e socioeconômico, tais como, Operador Portuário, armador, transportador, dono de mercadoria ou toda e qualquer pessoa que utilize a instalação portuária ou serviços oferecidos no porto organizado, para o atendimento da embarcação, de veículo transportador ou para a movimentação e ou armazenagem de mercadorias na área do porto;

XIV. Óleo: qualquer forma de ácidos graxos ou hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borracha, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XV. Mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XVI. Resíduos: material, substância, objeto ou bem descartado resultante de atividades humanas em sociedade, a cuja destinação final se procede, se propõe proceder ou se está obrigado a proceder, nos estados sólido ou semissólido, bem como gases contidos em recipientes e líquidos cujas particularidades tornem inviável o seu lançamento na rede pública de esgotos ou em corpos d'água, ou exijam para isso soluções técnica ou economicamente inviáveis em face da melhor tecnologia disponível;

XVII. Arrendamento: cessão onerosa, pelo poder concedente, de área e infraestrutura públicas operacionais, localizadas dentro do porto organizado, mediante prévio procedimento licitatório, e contrato para exploração por prazo determinado.

XVIII. Substância nociva ou perigosa: qualquer substância que, se descarregada no ambiente, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema terrestre ou aquático ou prejudicar o uso do solo, da água e de seu entorno;

XIX. Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

XX. Incidente: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana;

XXI. Plano de Controle de Emergência - PCE: conjunto de diretrizes necessárias para atuação em situações emergenciais que tenham potencial para causar repercussões internas e externas ao Porto Organizado de Vitória;

XXII. Plano de Emergência Individual - PEI: conjunto de medidas, de responsabilidade da Autoridade Portuária, para combate à poluição por óleo em águas sob sua jurisdição;

XXIII. Plano de Área: conjunto de medidas consolidando os Planos de Emergências Individuais de todas as empresas que atuam na área do Porto Organizado;

XXIV. Plano de Ajuda Mútua - PAM: conjunto de medidas para combater situações de emergências, no Porto Organizado de Vitória, previstas na NR-29 (Norma Regulamentadora de Segurança Saúde no Trabalho Portuário), que estabelece diretrizes básicas para coordenação, planejamento e atuação conjunta das entidades públicas e empresas privadas em situações de emergência na área do Porto Organizado e áreas retroportuárias;

XXV. Plano de Contingência - PC: conjunto de procedimentos e ações, para a Fase de Alerta de ocorrência de doença de importância de saúde pública, visando a saúde pública no Porto Organizado;

XXVI. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ: instrumento de planejamento da administração do porto, que visa ao estabelecimento de estratégias e metas para o desenvolvimento racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto organizado;

XXVII. Órgão de Gestão de Mão-de-Obra - OGMO: entidade constituída pelos Operadores Portuários, nas condições, forma, finalidade, atribuições e competência previstas na Lei nº 12.815/2013;

XXVIII. Agência de Navegação/Agente marítimo: pessoa jurídica que exerce a representação legal de armador;

XXIX. Armador: pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta ⁸;

XXX. Administração do Porto/Administração Portuária: entidade de direito público ou privado, denominada Autoridade Portuária, que exerce a exploração e a gestão do tráfego e da operação portuária na área do porto público, podendo essas atividades serem realizadas diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

XXXI. Obras de Abrigo: são obras de engenharia portuária que têm por função criar uma área protegida das ondas oriundas do vento ou das correntes. Essa proteção pode ter diferentes finalidades, dentre elas pode-se citar a criação de bacia portuária protegida da agitação ondulatória, desviar a zona de deposição de areia, defender o litoral contra a erosão e criar áreas adequadas para fins balneares. O quebra-mar é um tipo de obra de abrigo (Alfredini e Arasaki, 2009).

XXXII. Bem público especial: Um bem público torna-se “de uso especial” na dicção do art. 99, II, do Código Civil (Lei nº 10.406/2002, que estabelece: os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial, ou municipal, inclusive os de suas autarquias.

4.2. GLOSSÁRIO

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ACT – Acordo Coletivo de Trabalho

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

⁸ Artigo 1º, § 1º, inciso III, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CAP – Conselho de Autoridade Portuária

CEP - Código de Endereçamento Postal

CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo

COARCO – Coordenação de Arrendamentos e Contratos

COGPRO – Coordenação de Gestão e Programação Operacional

COSNIP – Coordenação de Segurança Portuária

COOVID – Coordenação de Ouvidoria

COGVTs – Coordenação de Gestão do VTS

COPLAD – Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento

COMARK – Coordenação de Marketing

COMAST – Coordenação de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho

COCECS – Coordenação de Comunicação Social

CONAMA – Comissão Nacional de Meio Ambiente

CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

CESPORTOS – Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

CPES – Capitania dos Portos do Espírito Santo

CRR - Retirada de Resíduos de Embarcação

DIRPRE – Diretor Presidente

DIRAFI – Diretor de Administração e Finanças

DIROPE – Diretor de Infraestrutura e Operações

DIRPAD – Diretor de Planejamento e Desenvolvimento

DOU – Diário Oficial da União

EAR – Estudo de Avaliação de Risco

ETA – Data Esperada de Chegada do Navio

ETS – Data Esperada de Partida do Navio

IEMA – Instituto Estadual de Meio Ambiente

IMDG-CODE – Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas

IMO - Organização Marítima Internacional

MTR - Manifesto de Transporte de Resíduos

NAPV – Norma Acesso de Pessoas e Veículos
NEPOM – Núcleo Estadual de Policiamento Marítimo
NORMAM – Norma da Autoridade Marítima
NORMAP – Norma de Atracação e Permanência de Navios
OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-obra
PAM – Plano de Ajuda Mútua
PCE – Plano de Controle de Emergência
PEI – Plano de Emergência Individual
PPRA - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária
REP – Regulamento de Exploração do Porto
RG - Registro Geral.
ROP – Relatório de Ocorrência Portuária
SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República.
SISNAMA – Sistema Nacional de Meio Ambiente
SUSP – Sistema Único de Segurança Pública
SUPGER – Superintendência de Projetos
VTMIS – Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações.

5. Competências

5.1. Introdução - Autoridades intervenientes e principais anuentes na atividade portuária

5.1.1. Principais intervenientes

Atuam no Porto de Vitória como principais intervenientes, entre outros:

I. Órgão Ambiental: Órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA,

responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências;

II. Autoridade Marítima: autoridade exercida pela Marinha do Brasil com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. além do outros cometimentos a ela conferidos.

III. Conselho de Autoridade Portuária - CAP: Órgão colegiado consultivo com composição, constituição, atribuições e competências prescritos na Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e Decreto nº. 8033/2013.

IV. Receita Federal/Autoridade Aduaneira: Órgão que tem incumbência das atividades aduaneiras, representada pela Inspeção da Alfândega da Secretaria da Receita Federal;

V. Órgão de Gestão de Mão-de-Obra - OGMO: Entidade responsável pela organização e registro dos trabalhadores portuários avulsos, definida no artigo 41 e seguintes, da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e Instalações Portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos Operadores Portuários,

VI. Agência de Navegação/Agente Marítimo: Pessoa jurídica que exerça a representação legal do armador, em consonância com as atividades dos Operadores Portuários conforme disposição em Lei.

VII. Armador: Proprietário ou locatário formalizado de embarcação que, prestando-a, a explora no transporte, ou a cede a emprego de terceiro.

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

5.1.2. Principais Autoridades anuentes

Atuam no Porto de Vitória, como autoridades anuentes:

- I - Receita Federal do Brasil, através da Alfândega do Porto de Vitória;
- II - Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos;
- III - ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária;
- IV- VIGIAGRO – Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional;
- V- Polícia Federal, através do NEPOM – Núcleo de Policiamento Marítimo.

5.2. Competências

5.2.1. Em observância ao descrito artigo 17 e seguintes da Lei nº. 12.815, de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos Operadores Portuários, tem como competência a Administração do Porto Organizado, denominada Autoridade Portuária, sem prejuízo das demais obrigações atribuídas:

- I. cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- II. assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- III. pré-qualificar os Operadores Portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- IV. arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

- V.** fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- VI.** fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- VII.** promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- VIII.** autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;
- IX.** autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- X.** suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- XI.** reportar infrações e representar perante a ANTAQ, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, regulamento e contratos;
- XII -** adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- XIII.** prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- XIV.** estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público;
- XV.** organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

XVI. a Autoridade Portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

XVI. disposto nos incisos **IX** e **X** não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

XVII. a Autoridade Marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

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

I - Sob coordenação da Autoridade Marítima:

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

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

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

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

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

II - Sob coordenação da Autoridade Aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento;

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

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

IV. O disposto no § 5º, não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

5.2.3. Será instituído em conformidade com o disposto na legislação em vigor, um Conselho de Autoridade Portuária - CAP, órgão consultivo da administração do porto, conforme disposto no Art. 36 do Decreto nº. 8033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta a Lei nº. 12815/2013.

5.2.3.1. O CAP terá funcionamento e atribuições consultivas, assegurada à participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público:

- I.** alterações do regulamento de exploração do porto;
- II.** alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- III.** ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- IV.** medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- V.** ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VI.** medidas que visem estimular a competitividade;
- VII.** aprovar o seu regimento interno e;
- VIII .** outras medidas e ações de interesse do porto.

5.2.3.2. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes membros titulares e seus suplentes:

I - do Poder Público:

- a)** quatro representantes da União, dentre os quais será escolhido o presidente do conselho;
- b)** um representante da autoridade marítima;
- c)** um representante da administração do porto;
- d)** um representante do Estado onde se localiza o porto; e
- e)** um representante dos Municípios onde se localizam o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - da classe empresarial:

- a)** dois representantes dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias;
- b)** um representante dos Operadores Portuários;
- c)** um representante dos usuários;

III - da classe dos trabalhadores portuários:

- a)** dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b)** dois representantes dos demais trabalhadores portuários.

5.2.3.3. Os membros do CAP e seus suplentes serão indicados:

I – Pelo Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, pelo Comandante da Marinha, pela Administração do Porto, pelo Governador de Estado e pelo Prefeito do Município, respectivamente, no caso do inciso I do § 2º;

II - Pelas entidades de classe local das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do § 2º.

5.2.3.4. Ato da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o inciso II do § 3º e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

5.2.3.5. Os membros do conselho serão designados por ato do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura para um mandato de dois anos, admitida à recondução uma única vez, por igual período.

5.2.3.6. A participação no Conselho de Autoridade Portuária será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

5.2.3.7. As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada representante terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

5.2.3.8. Perderá o mandato o membro do conselho que faltar, injustificadamente, a três reuniões consecutivas ou seis alternadas, assumindo a vaga o seu suplente até a efetivação de nova indicação.

5.2.3.9. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o § 2º, será feita pelos respectivos representantes no Conselho de Autoridade Portuária.

5.2.3.10. Os membros suplentes só participarão das reuniões do CAP, quando convocados para substituir os titulares em eventuais faltas e impedimentos.

5.2.4. A atuação integrada do porto organizado e das instalações portuárias será coordenada pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

6. Código de Ética Profissional

6.1. Objetivo

O Código de Ética Profissional tem como objetivo primordial, ser referência formal e institucional para a conduta pessoal e profissional de todos os colaboradores da CODESA, inclusive para o ocupante de cargo comissionado, que pertençam ou não, ao quadro de pessoal efetivo da empresa, objetivando tornar-se um padrão de relacionamento interno, com os usuários da Administração do Porto e com os demais segmentos da sociedade, devendo⁹:

- I. Viabilizar comportamento ético pautado em valores incorporados por todos, por serem justos e pertinentes;
- II. Minimizar a subjetividade das interpretações pessoais sobre os princípios morais e éticos;
- III. Fortalecer e valorizar a imagem da CODESA e de seus empregados junto à sociedade.

⁹ Código de ética profissional, elaborado de acordo com o Decreto nº 1.171, de 22 de Junho de 1.994, e colocado em vigor em junho de 2002.

7. Exploração comercial do porto

7.1. Princípios da exploração comercial do porto

7.1.1 Por exploração comercial do porto, entende-se o emprego e uso de meios inerentes à atividade portuária em geral na geração de valores pecuniários ou de receitas financeiras.

7.1.2. A exploração comercial do porto será feita conforme os preceitos aqui elencados, porém em consonância e em estrito cumprimento ao desejo dos acionistas que integram o capital social da empresa, nos termos da legislação em vigor.

7.1.3. Além de todas as demais condicionantes, a exploração comercial do porto, será feita em atendimento aos princípios éticos, a preceitos não discriminatórios e ao tratamento isonômico com todos os entes e pessoas que participem ou tenham ligação com as atividades que embasam a referida exploração.

7.1.4. Sem prejuízo do que dispõe o capítulo II, artigos 4º a 15, da Lei nº. 12.815/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias, e sobre as atividades desempenhadas pelos Operadores Portuários, a exploração comercial do porto, será feita tendo em conta a permanente busca do desenvolvimento econômico, da eficiência na execução dos serviços, da constante busca da eficácia e do atendimento às necessidades ou desejos da sociedade.

7.1.5. A exploração comercial do porto deve ter em conta sempre a figura do usuário, reconhecendo formalmente a importância de tê-lo como parceiro e como sustentáculo do sistema, razão de ser da própria atividade.

7.1.6. Para fins de tornar a sua ação tanto mais eficaz como mais atrativa para os usuários, a Administração do Porto e todos os entes que se integram à exploração comercial do porto adotarão procedimentos de criação de meios para facilitar o relacionamento com os usuários, inclusive orientando-os, de forma a que possam ser atingidas as melhores performances na utilização do Porto.

7.2. Mecanismos de proteção ao usuário

7.2.1. No desenvolvimento das atividades correspondentes, a Administração do Porto, os gestores das instalações portuárias e os Operadores Portuários, deverão adotar procedimentos que preservem os princípios da livre concorrência, os da igualdade de oportunidade e os da constante melhoria do conceito do porto como um todo.

7.2.2. A Administração do Porto deve estabelecer e manter serviço de estatística portuária que sirva de elemento indicativo tanto no aspecto de navegação e rotas, como no de performances operacionais, bem como de suporte para fixação de política e de indicadores para os prestadores de serviço e usuários.

7.3. Mecanismos de fomento e de incentivos a investimentos

7.3.1. A exploração indireta do porto organizado e suas instalações portuárias ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

7.3.1.1. As concessões e os arrendamentos serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

7.3.1.2. É assegurado aos interessados o direito de arrendar e explorar instalações portuárias localizadas dentro dos limites da área do Porto Organizado, que integram o patrimônio da Administração do Porto,

conforme as condições estabelecidas na Lei nº. 12.815/2013, atendido o que prevê o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto e mediante a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental – EVTEA.

7.3.1.3. Os EVTEAS poderão ser realizados pelo poder concedente, pela ANTAQ, pela administração do porto ou por qualquer interessado.

I. A ANTAQ analisará os estudos de viabilidade apresentados pelos interessados e previamente autorizados pelo poder concedente, que serão ressarcidos conforme o § 3º do art. 6º do Decreto nº. 8.033/2013, salvo em caso de doação.

II. Para fins de elaboração dos estudos de viabilidade, o poder concedente e a ANTAQ poderão solicitar a apresentação de informações pela administração do porto, pelos arrendatários ou por qualquer interessado.

III. Os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental poderão ser realizados em versão simplificada nas hipóteses previstas no § 1º do art. 6º do Decreto nº. 8.033/2013.

IV. Quando for o caso, o poder concedente ouvirá a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do § 2º do art. 16 da Lei nº. 12.815/2013.

7.3.1.4. A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação do Ministério da Infraestrutura o respectivo PDZ. A ANTAQ ou os usuários poderão propor à Administração do Porto a revisão ou atualização do PDZ, em atendimento às necessidades de desenvolvimento do porto. A proposta de revisão do PDZ deverá contemplar os institutos previstos nesta Norma para exploração e utilização de áreas e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto organizado.

I. O PDZ deverá ter em conta a vocação natural já reconhecida de cada uma das áreas e, também, a conciliação mais recomendável que se possa fazer da referida vocação com as novas necessidades do porto.

II. A Administração do Porto deverá identificar, por meio deste procedimento, também as áreas que tenham deixado de merecer interesse para a atividade portuária, por inadequação ou por qualquer outra razão, de forma a propor a sua desvinculação do porto por meio de venda ou de qualquer outro meio previsto em legislação própria.

III. A estruturação do PDZ deverá ser feita tendo também em conta os aspectos da urbanização, do entorno populacional que envolve o porto e dos demais interesses urbanísticos da sociedade que habita a área próxima do porto.

IV. No plano de zoneamento e de utilização das áreas do porto, deverão ficar plenamente configuradas as áreas preferencialmente reservadas a arrendamento e aquelas a serem mantidas com a Administração do Porto.

V. Na configuração de que trata este artigo, deverão ser consideradas a busca do estabelecimento do maior número possível de concorrentes nas mesmas atividades, evitando-se ao máximo qualquer perspectiva do estabelecimento de exploração única ou exclusiva, mesmo que da parte da Administração do Porto.

VI. O PDZ do porto deverá ter em conta e considerar prioritariamente aquelas áreas em que sejam identificadas um mais forte interesse de investimento por parte da iniciativa privada, indicando os elementos de fomento e de incentivo possíveis de tornar realidade o mais rapidamente possível a realização dos investimentos necessários ao desenvolvimento da atividade portuária.

7.4. Horário de funcionamento

7.4.1. O horário operacional, de funcionamento do Porto é de 24 (vinte e quatro) horas sem interrupção.

7.4.2. O horário administrativo estabelece 40 (quarenta) horas semanais, consolidadas na carga horária diária de 08 (oito) horas, acrescidas de 1 (uma) hora de intervalo para refeição. Estabelece ainda a flexibilidade das marcações, devendo as oito (8) horas diárias serem realizadas na faixa entre 07h30 e 18h, com a obrigatoriedade da observância de 1 (uma) hora de intervalo para refeição.

7.5. Jornada de trabalho

7.5.1. A jornada de trabalho dos trabalhadores em atividades de capatazia, de atracação e desatracação de navios e demais embarcações, com vínculo empregatício, será em escalas de turno contínuo em conformidade com o disposto nos respectivos acordos coletivos de trabalho.

7.5.2. As jornadas de trabalho das categorias que mantêm vínculo empregatício com a Administração do Porto estão definidas em acordos coletivos e são reguladas pela Constituição Federal e, no que não colidir com a mesma, pelas Leis nºs. 4.860/65 e 12.815/2013, pela Consolidação das Leis do Trabalho, pelo Decreto nº. 908/93, pela legislação em vigor e regulamentos da CODESA, divulgados aos empregados, na forma dos acordos/convenções celebrados com os órgãos representativos de classe.

7.6. Feriados legais

7.6.1. São feriados nacionais os dias 1º de janeiro, 21 de abril, 1º de maio, 7 de setembro, 12 de outubro¹⁰, 2 de novembro, 15 de novembro e 25 de dezembro¹¹.

7.6.2. São considerados também feriados civis: os declarados em lei federal; a data magna do Estado fixada em lei estadual e os dias do início e do término do ano do centenário de fundação do Município, fixados em lei municipal, e feriados religiosos os dias de guarda, declarados em lei municipal, de acordo com a tradição local e em número não superior a quatro, neste incluída a Sexta-Feira da Paixão.¹²

7.6.3. A CODESA poderá ainda estabelecer, por conveniência do trabalho, alterações no horário de expediente administrativo, através de um sistema de compensação de carga horária.

7.7. Prestadores de serviços

7.7.1. Dentro do princípio da publicidade que deve ser observado pelas empresas públicas, a CODESA, por sua natureza jurídica de Empresa Pública, mantém em sua página da internet, relação de todos os Operadores Portuários Pré-Qualificados (www.codesa.gov.br – operação – operadores portuários), bem como disponibiliza o endereço eletrônico ceaop@codesa.gov.br para os devidos contatos.

¹⁰ Redação dada pela Lei nº 6.802, de 30 de junho de 1980.

¹¹ Lei nº 10.607, de 19 de dezembro de 2002.

¹² Disposto na Lei 9.093, de 12 de setembro de 1.995.

8. Utilização das instalações portuárias operacionais de uso público

8.1. Condições gerais de utilização

8.1.1 A utilização das infraestruturas e das demais instalações portuárias será feita, primordialmente, em acatamento às disposições contidas neste Regulamento, subsidiariamente pelos usos e os costumes nos casos não previstos neste instrumento, e em estrita observância às competências das autoridades portuária, marítima, aduaneira, sanitária, de saúde, de meio-ambiente, do trabalho e da agricultura.

8.1.1.1. Na utilização desses serviços, deve ser observada o que dispõe a [Norma de Faturamento e Cobrança dos Serviços Portuários](#) prestados pela CODESA.

8.1.1.2. Para solicitação dos serviços de fornecimento de água e energia elétrica, bem como a instalação de medidores individuais, caso não estejam disponíveis no local do fornecimento, será necessário aviso prévio a COGPRO. A consulta poderá ser realizada através do endereço eletrônico cogpro@codesa.gov.br. Caso haja medidor individual disponível no local do fornecimento, o requisitante deverá assinar formulário de Execução de Serviços. No suprimento de água e energia elétrica às embarcações, nas instalações portuárias, serão repassados os preços do fornecimento de água e energia elétrica de acordo com a Tarifa Portuária vigente, acrescidos dos valores praticados pelas concessionárias.

8.2. Utilização das instalações de acostagem e atracação

8.2.1. Descrição das instalações de atracação e acostagem.

8.2.1.1 O Porto de Vitória tem como infraestrutura aquaviária o canal de acesso, área de manobra e de acostagem e faixa de cais para atracação

de embarcações, que sejam mantidas e postas à disposição dos usuários pela Administração do Porto, abrangendo:

- I. Águas tranquilas, abrigadas e providas de profundidades adequadas para o tráfego marítimo previsto;
- II. Cais, píeres e pontos de acostagem que permitem uma atracação de embarcações em condições de execução segura de movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros;
- III. Sinalização e balizamento das áreas de tráfego e atracação, estabelecidos sob coordenação da Autoridade Marítima.

8.2.1.2. A infraestrutura terrestre do porto compreende as áreas de terrenos, acessos rodoviários e ferroviários específicos para o porto, os arruamentos, pavimentação, sinalização, iluminação, balanças, dutos, instalações de combate a incêndio, redes de água, esgoto, energia elétrica e telecomunicação, instalações sanitárias, áreas de estacionamento, sistema de proteção ao meio ambiente e de segurança do trabalho.

8.2.1.3. As demais instalações portuárias compreendem todos os aparelhamentos e bens que a Administração disponha para atender às necessidades do tráfego, englobando, ainda:

- I. Os locais de armazenamento integrados por pátios, silos e armazéns destinados ao depósito e à guarda de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário;
- II. O equipamento destinado à movimentação de cargas, quer sejam terrestres ou flutuantes.

8.2.2. Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem

8.2.2.1. A utilização das infraestruturas se dará sempre em estrito atendimento aos preceitos regulamentares próprios e ainda:

- I. Às prescrições das normas estabelecidas pela Autoridade Portuária;
- II. Ao que dispuser contrato específico que regule o funcionamento de instalação portuária de uso privativo;
- III. Ao pagamento dos valores devidos, estabelecidos na tarifa ou fixados em contrato;
- IV. Ao horário de funcionamento do porto, estabelecido pela Administração do Porto, e que deve ter como objetivo, permitir o desenvolvimento dos trabalhos em até 24 (vinte e quatro) horas ininterruptas por dia;
- V. Ao princípio do tratamento isonômico aos usuários ou clientes.

8.2.2.2. A infraestrutura aquaviária somente poderá ser utilizada, após a Administração do Porto ter estabelecido o local de atracação da embarcação, após requisição regular e em obediência ao que esteja fixado pela Autoridade Marítima, quanto aos aspectos de segurança.

I. Incumbe à Administração do Porto, estabelecer as condições de utilização da infraestrutura aquaviária para as embarcações do tráfego interno do porto, em consonância com o que a respeito for estipulado pela Autoridade Marítima.

II. As instalações portuárias de uso privativo que se utilizem da infraestrutura aquaviária do Porto Organizado, ficam obrigadas a enviar com a devida antecedência à Administração do Porto, as programações de utilização de suas respectivas instalações.

III. As instalações portuárias de uso privativo, constituídas por meio de contrato, deverão ter a utilização da infraestrutura aquaviária regulamentada no próprio contrato.

IV. Havendo coincidência de manobras que exijam o uso da mesma infraestrutura aquaviária por embarcações/navios destinados ao Porto Organizado de Vitória, será priorizada a desatracação, salvo se houver perda de maré, podendo acarretar que uma aguarde na área de fundeio. Neste caso, a decisão caberá à COGPRO, compatibilizado com a correspondente disponibilidade do local de atracação.

8.2.2.3. Para fins de habilitação ao tráfego e às operações no Porto Organizado, o Armador ou seu preposto, comunicará a sua pretensão à Administração do Porto, com antecedência mínima de 02 (dois) dias úteis, apresentando as seguintes informações:

a – nome da embarcação;

b – bandeira sob a qual navega;

c – natureza da navegação;

d – último porto de procedência e próximo porto de destino;

e – número da viagem, quando houver;

f – nome do preposto responsável pela embarcação e pelo pagamento das taxas portuárias de sua competência;

g - características de embarcação:

h - classificação;

i - comprimento entre perpendiculares e boca;

j - tonelada de porte bruto (TDW), tonelada de registro bruto (TRB) e tonelada de registro líquido (TRL);

k - calado de entrada e calado previsto de saída (PROA e POPA);

l - indicação de número, tipo, capacidade de carga de aparelho de bordo;

m – natureza da operação;

n – cópia do manifesto de carga a embarcar e/ou desembarcar, bem como, sempre que possível, o plano de carga do navio;

o – número de passageiros a desembarcar ou a embarcar, quando se tratar de navio de passageiros;

p – datas esperadas de chegada e partida – ETA e ETS;

q – qualquer defeito conhecido que possa substancialmente, afetar a segurança da navegação ou que possa vir a prejudicar a eficiente utilização as instalações portuárias;

r – nome do Operador Portuário que se encarregará das atividades de manuseio de carga se for o caso e em sendo conhecido.

s - No caso de embarcações transportando mercadorias de natureza perigosa, o armador ou seu preposto deverá fornecer, junto com o manifesto, com antecedência mínima de 02 (dois) dias úteis de sua chegada ao fundeio, os dados específicos de carga, adotando o cumprimento de todas as exigências contidas no Código da International Maritime Organization – IMO e demais Normas e Legislação que norteiam o transporte de carga perigosa.

t - A responsabilidade por qualquer dano ou prejuízo decorrente da omissão ou da imperfeição das informações sobre a mercadoria de natureza perigosa caberá ao armador.

u - A Administração do Porto estabelecerá um sistema de comunicação ao órgão de representação ou de congregação dos profissionais de praticagem, com a indicação das habilitações que tenha concedido, de forma a propiciar as correspondentes manobras de atracação ou desatracação; e

v - Somente com a indicação precisa do porto, quanto ao local de atracação ou quanto ao encerramento das operações, o serviço de praticagem requisitado poderá ser atendido.

8.2.2.4. A atracação de embarcações nas instalações de uso público se dará somente com autorização expressa da Administração do Porto, que se utilizará, para tanto, dos procedimentos previstos em suas normas operacionais.

8.2.2.5. A ordem de atracação se dará conforme ordem cronológica de chegada das embarcações na área de fundeio, desde que atendidas às prioridades de atracação, as preferências por especialização do berço, observando-se o disposto no item 8.2.2.2 deste Regulamento, e para operar em ritmo normal, em todos os períodos consecutivos do horário de trabalho do porto.

8.2.2.5.1. A ordem de atracação poderá ser alterada pela Administração do Porto, desde que as condições técnicas ou de especialização dos berços disponíveis não sejam compatíveis com as características da embarcação da vez.

8.2.2.6. A atracação e a desatracação serão realizadas sob a responsabilidade do comandante da embarcação e com a utilização dos meios que julgar conveniente, cabendo à Administração do Porto auxiliar essas operações no cais.

8.2.2.7. A atracação a contrabordo de embarcação atracada em determinado berço, pode ser autorizada pela Administração do Porto, após anuência das Autoridades Marítima e Aduaneira, sob total responsabilidade dos respectivos comandantes, para a movimentação de mercadorias.

8.2.2.8. A ordem de chegada das embarcações será apurada por meio dos registros do Sistema de Controle do Tráfego Marítimo - VTMS do Porto de Vitória, a quem as embarcações ficam obrigadas a chamarem na chegada, ou seja, no momento do lançamento de ferros na área de fundeio, designada na Carta Náutica 1401 e na [Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações do Porto Organizado de Vitória – Normap 1.](#)

8.2.2.9. O tempo de ocupação do berço pela embarcação se inicia no momento em que o primeiro cabo de amarração for passado e se encerra no instante em que o último cabo for largado.

8.2.2.10. As concessões de prioridade e preferências para atracação serão feitas em obediência às [Normas e Procedimentos de Programação, Atracação, Operação e Desatracação de Embarcações/Navios no Porto de Vitória](#), fixados pela Administração do Porto, à luz do que estabelece a legislação e de forma a atender e a resguardar as condições, aptidões e adequações das instalações de uso especial.

8.2.2.11. Atracação de embarcações em instalações portuárias de uso privativo será providenciada diretamente pelo interessado, desde que não haja interferência ao tráfego destinado às instalações de uso público, ficando ainda o titular obrigado a apresentar à Administração do Porto a documentação pertinente que esteja especificada no respectivo contrato, bem como atentar também para o artigo 27 deste Regulamento.

8.2.2.12. A Administração do Porto possui sistema de programação de operações por meio de mesa de programação operacional, com caráter decisório e que obrigará aos usuários do Porto, atendidos aos seguintes princípios:

8.2.2.13. A mesa funciona em horário fixado pela Administração do Porto, dela podendo participar todos os segmentos que tenham interesses nas operações portuárias;

8.2.2.14. As decisões serão adotadas por meio de votos de 03 (três) representantes dos seguintes setores:

- I. da própria Administração do Porto;
- II. do Órgão de representação dos Operadores Portuários;
- III. do Órgão de representação dos Agentes Marítimos;

8.2.2.15. A mesa analisará os pedidos, avaliará as propostas e decidirá sobre a programação seguinte, com base inclusive nos regulamentos específicos;

8.2.2.16. A Autoridade Portuária disponibilizará aos usuários, mediante cadastro, o sistema de informações operacionais PSP - Porto Sem Papel, gerenciado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, tendo como desenvolvedor o Serviço Federal de Processamento de Dados – Serpro.

8.2.2.17. As decisões da mesa podem ser questionadas junto ao Diretor de Operações e Infraestrutura da CODESA, o qual definirá sobre o acatamento ou não da reclamação.

8.2.2.18. Os compromissos que forem assumidos na mesa pelos prepostos de Agentes, Armadores ou de Operadores Portuários, serão considerados sempre como assumidos por esses, ainda que algum segmento tenha optado por não participar da referida reunião de programação operacional.

8.3. Utilização dos sistemas viários

8.3.1. Descrição dos Sistemas Viários

O Porto de Vitória tem suas instalações localizadas nas margens direita e esquerda do braço sul do estuário do Rio Santa Maria, que separa o continente da ilha onde se situa a cidade de Vitória, que constituem o Cais de Vitória, no município de Vitória, e os Cais de Capuaba e de Paul, no município de Vila Velha.

8.3.1.1. O sistema viário de acesso ao Cais de Vitória está atrelado às vias de trânsito normais da cidade, que fazem a ligação entre o cais e as rodovias da região.

8.3.1.2. Os Cais de Capuaba e de Paul são servidos por um acesso exclusivo asfaltado ligando o Porto à Avenida Carlos Lindenberg e à estrada Jerônimo Monteiro, que se integram com as demais vias urbanas da região e, ainda, por via urbana que atende ao bairro de Paul.

8.3.1.3. O sistema viário do porto está distribuído nas rodovias federais que se seguem:

I. BR101– atravessa o Estado na direção longitudinal, ligando o mesmo diretamente ao Estado do Rio de Janeiro no sentido sul e ao Estado da Bahia, no sentido norte. A partir do trevo de Viana segue em trecho comum com a BR 262, até o trevo de Campo Grande (Ceasa), numa extensão de 8,7km. Nesse ponto elas se separam continuando a BR 101 em direção ao trevo de Carapina, no município de Serra, trecho com cerca de 25,5 km de extensão, conhecido como Rodovia do Contorno de Vitória.

II. BR 262 – Atravessa a região central do Estado na direção transversal, ligando Vitória a Belo Horizonte em Minas Gerais. Possui um trecho comum com a BR 101, do trevo no município de Viana, até o trevo de Campo Grande, no município de Cariacica, onde se separa daquela. Do trevo de Campo Grande segue até o trevo de Itacibá, ainda no município de Cariacica, distante 3,5 km, e daí até o marco 0 (zero) na descida da Ponte Florentino Avidos em Vitória, numa extensão de 5,5 km.

III. BR 259 – Atravessa o Estado na direção transversal norte, no município de João Neiva, fazendo a ligação da BR 101 com o Estado de Minas Gerais, passando pelas cidades de Colatina e Baixo Guandu no Espírito Santo e pelas cidades de Aimorés, Resplendor e Governador Valadares em Minas Gerais.

IV. BR 447, é uma rodovia federal cujo trecho com 4,3 km de extensão tem por objetivo a interligação do Cais de Capuaba, ao corredor da Rodovia Leste-Oeste, em Vila Velha e à BR 262, em Viana.

V. Rodovia Leste-Oeste (Estadual) liga a BR 262, no trecho de Cariacica, à Rodovia Darly Santos, em Vila Velha. A via é um importante eixo de desenvolvimento da Grande Vitória, facilitando o transporte de cargas para o Cais de Capuaba.

8.3.1.4. O acesso ferroviário, disponível somente para o Cais de Capuaba e Paul é feito pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA) e Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). As cargas movimentadas através da FCA, pelo Cais de Capuaba, tem acesso pelas linhas da EFVM.

8.4. Utilização das redes de serviço público

8.4.1. Descrição das Redes de Serviços Públicos

As redes de serviços públicos (concessionárias) que estão disponíveis para uso, nas instalações da Administração do Porto, são: as redes da CESAN - Companhia Espírito Santense de Saneamento, responsável pela captação, tratamento e distribuição de água e coleta e tratamento de esgoto, e da EDP Escelsa, fornecedora de energia elétrica.

Endereços eletrônicos:

<http://www.cesan.com.br>

<http://www.edp.com.br>

8.4.1.1 As condições específicas de utilização das redes de serviços e seguintes são disciplinadas na [Norma de Faturamento e Cobrança dos Serviços Portuários](#) prestados pela Administração do Porto aos agentes das embarcações, arrendatários e operadores portuários.

8.5. Utilização das instalações remanescentes de armazenagem

8.5.1. As instalações remanescentes de armazenagens no Porto de Vitória são as seguintes (Fonte: PDZ 2019):

8.5.1.1. No Cais de Capuaba

- I. Silo Vertical: 30.000 ton;
- II. Pátio anexo ao Silo Vertical: 6.000 m²;
- III. Dois Armazéns Horizontais: 40.000 ton cada ;
- V. Retroárea do Cais de Capuaba: 182.844 m²; e
- VI. Retroárea do Berço 201 e 202: 32.959,37 m²

8.5.1.2. No Cais de Vitória

- I. Pátio entre os prédios 3 e 4: 2.871m².
- II. Pátio entre os armazéns 2 e 3: 484m².
- III. Retaguarda do Berços 1010 e 102: 20.920,28m².
- IV. PDIP - Pátio de Estocagem da Ilha do Príncipe: 9.480,01 m²;
- V. Armazém Alfandegado N° 2: 1.540,75 m²;
- VI. Armazém Alfandegado N° 3: 1.709,12 m²;
- VII. Armazém Alfandegado N° 4: 1.625, m²;
- VIII. Anexo ao Armazém N° 4: 870,39 m²;
- IX. Armazém Alfandegado N° 5: 1.473,12 m².

8.5.1.3. No Cais de Paul Gusa

O terminal tem 6.960 m² de retroárea, dos quais aproximadamente 4 mil m² são utilizados como pátio.

8.5.1.4. No Terminal de São Torquato

O terminal possui uma área de 69.311,82 m² com tanques para o armazenamento e movimentação de granéis líquidos.

8.5.2. Para utilização das instalações do porto, deverão ser consultadas as [Normas Operacionais da Autoridade Portuária](#), na forma dos seus anexos, disponibilizada no site da CODESA.

8.5.3. A utilização do Terminal de Cereais, no Cais de Capuaba, está disposta nas [Normas Operacionais da Autoridade Portuária](#). A capacidade de armazenamento e movimentação dessas instalações são, a saber:

- I. Silo vertical com 18 (dezoito) células e 10 (dez) intercélulas, com capacidade de armazenagem estática de 30.000 (trinta mil) toneladas;
- II. 02 (dois) armazéns horizontais, com capacidade de armazenagem estática de 40.000 (quarenta mil) toneladas cada;
- III. Capacidade máxima de movimentação interna do silo de 600 (seiscentos) t/h (por circuito);
- IV. Cinco balanças de fluxo com capacidade máxima de pesagem de 5 (cinco) toneladas por batelada.

8.5.3. A Administração do Porto autoriza através de Normativo próprio, o [Uso de Áreas na Retroárea do Cais de Capuaba e Cais Comercial de Vitória](#), para a instalação de equipamentos removíveis para armazenagem de cargas do tipo granel sólido, em caráter temporário e precário, destinadas ou oriundas de embarcações carregadas ou descarregadas em suas instalações.

8.5.4. A utilização de instalação de armazenagem sujeita-se às normas da Administração do Porto e da ANTAQ.

8.5.5. O uso de armazéns, pátios, galpões e silos, se dará em atendimento a requisição à Administração do Porto, requisição que se baseará na compatibilidade do local com a carga, ficando o atendimento sujeito aos regulamentos próprios, inclusive da Alfândega.

8.5.5.1. Nos termos do que estatui a Lei nº 12.815/13, o Operador Portuário é o responsável perante a Autoridade Aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

8.5.6. A atividade de armazenamento se constitui na guarda e conservação de carga recebida em depósito, em instalação de armazém, pátio, galpão, silo, tanque ou qualquer outra que se destine a tal, na área do porto, compatível com sua natureza e sua espécie.

8.5.6.1. Tanto nas instalações de uso público comum como nas de uso público especial, que estejam sob gestão da Administração do Porto, a armazenagem será sempre executada por esta e sob sua responsabilidade.

8.5.6.2. A Administração do Porto passa a ser responsável pela carga que lhe for entregue pelo dono ou Operador Portuário, quando do seu efetivo recebimento.

8.5.6.3. As cargas sob fiscalização da Autoridade Aduaneira ou sujeitas a regime alfandegário especial, deverão ser armazenadas em áreas próprias, alfandegadas.

8.5.7. Armamentos, munições e mercadorias explosivas somente serão recebidas em armazenamento, após autorização do Ministério do Exército e das demais autoridades estaduais e municipais de segurança e de meio ambiente.

8.5.8. Quando admitido pela Administração do Porto, o armazenamento de carga perigosa se dará pelo menor período possível, com preferência pela saída direta.

8.5.8.1. A tabela de armazenagem remunerará a utilização da infraestrutura e os serviços de fiel depositário (guarda) de mercadorias depositadas nas instalações do Porto Organizado, compreendendo pátios, armazéns e instalações especiais sem o manuseio das cargas.

8.5.9. Eventuais restrições de uso e utilização das demais instalações portuárias serão definidas pela Administração do Porto, através de resolução específica, conforme orientação disposta no item 8.5, da Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República.

9. Utilização de instalações não operacionais

9.1. A Administração do Porto, mantém nos Cais de Vitória e de Capuaba, instalações prediais, em conformidade com a legislação, denominadas “áreas de aguardo”, com os seus conjuntos sanitários, destinadas aos trabalhadores e usuários do porto.

9.2. Aplicam-se aos arrendamentos de áreas e instalações portuárias não operacionais as disposições sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias operacionais, naquilo que couber e, todo arrendamento das instalações portuárias será feito, em conformidade com o disposto no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, preferencialmente, para exploração voltada para fins portuários.

9.3. O arrendamento de áreas e instalações portuárias não operacionais será sempre precedido da elaboração dos estudos pertinentes e sua previsão

deverá constar do PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Programa de Arrendamento do Porto.

9.4. No arrendamento de áreas portuárias não operacionais, com fins de revitalização, a Administração do Porto submeterá à ANTAQ, para análise e aprovação, ouvida a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, proposta contendo os seguintes documentos:

I. Descritivo completo do empreendimento nos padrões estabelecidos pela ANTAQ, cujas atividades deverão estar em conformidade com o plano diretor e com o plano de utilização e ocupação do solo estabelecido pelo município;

II. Estudos contemplando os investimentos associados a cargo da arrendatária do empreendimento e o respectivo cronograma físico-financeiro; e

III. Ata da audiência pública correspondente.

9.4.1. O interessado no arrendamento de área portuária a ser revitalizada poderá ofertar os estudos correspondentes à Administração do Porto.

10. Utilização das instalações portuárias sob gestão de terceiros

10.1. Utilização das Áreas Arrendadas

10.1.1. Este tema está disposto pela Administração do Porto dentro do PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, em observância ao disposto no capítulo II artigo 5º e seguintes, do Decreto nº 8.033/ 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/2013 e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, observando

ainda, o disposto nas resoluções da ANTAQ que aprovam as normas que regulam a exploração de áreas e de instalações portuárias sob gestão das Administrações Portuárias, no âmbito dos Portos Organizados.

10.1.2. Os arrendamentos de áreas se dão mediante a celebração de contrato, de prazo variável, e sempre precedida de procedimento licitatório, na forma da Lei e do regulamento aplicável.

10.1.3. Indicadores de desempenho exigidos

Os contratos de arrendamento conterão cláusulas referentes aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço.

10.1.4. Limites de preços de serviços dos arrendatários

Os contratos de arrendamento hoje vigentes, não contém cláusula estipulando limite de preços aos serviços prestados. A CODESA, no desempenho de suas atribuições de Autoridade Portuária, deverá zelar pela modicidade dos preços e tarifas e pelo tratamento isonômico ao usuário, consoante diretrizes estabelecidas no marco regulatório para o setor.

10.1.5. Certificações obtidas/Licenças

Cabe ao arrendatário obter, às suas expensas, todas as licenças necessárias à execução de obras e operação de suas instalações. Também caberá ao arrendatário a obtenção da necessária certificação a ser emitida pela CESPRTOS/CONPORTOS, referente ao ISPS-CODE, bem como as respectivas certificações de qualidade (ISO NBR 9.001), meio ambiente (ISO NBR 14.001), segurança ocupacional (OHSAS 18.001), bem como quaisquer outras

exigidas no contrato, dentro do prazo nele previsto, sob pena de aplicação das sanções pertinentes.

10.1.6. É assegurado aos interessados, o direito de utilizar as instalações arrendadas a terceiros mediante os procedimentos, condições comerciais e tarifários aplicados pelos respectivos arrendatários, cujos preços dos serviços deverão ser de conhecimento público.

10.1.7. Poderão ser estabelecidos pelo arrendatário, sistemas de preferência ou de vantagens, de forma clara e objetiva, com indicação prévia da forma como esses serão aplicados, bem como a forma como se traduzirá em preferência ou em vantagens ao cliente, de maneira a permitir aos interessados a completa avaliação do negócio.

10.1.8. A Administração do Porto tem os seguintes contratos de arrendamento:

- Terminal de Vila Velha S.A.
- Peiu Sociedade de Própósito Específico – SPE S.A.
- Prysmian Surfex Umbilicias e Tubos Flexíveis S.A.
- VIX 30 – Terminal de Granéis Líquidos de Capuaba
- CPVV – Companhia Portuária Vila Velha

10.2. Utilização das áreas sob outro tipo de ocupação

Além dos contratos de arrendamentos, existem outras modalidades de contratos em andamento, tais como Contratos de Transição, Contratos de Adesão, Termos de Compromissos, Direito de Passagem e outros atos comerciais, ou judicializados, dentre os quais destaca-se:

- Companhia Portuária Vila Velha - CPVV
- Hiper Export Terminais Retroportuários Ltda.

- Polimodal Transportes e Serviços Ltda.
- Rhodes S.A.
- Oiltanking Terminais Ltda
- Liquiport Vila Velha S.A.
- TPES - Terminal Portuário do Espírito Santo
- Zemax Log Soluções Marítimas S.A.
- SS Naval Terminal Portuário da Glória
- Flexibrás Tubos Flexíveis Ltda e Technip Brasil
- Superintendência da Polícia Federal - NEPOM – Núcleo Especial de Polícia Marítima
- Alfândega do Porto de Vitória
- Ogmo – Órgão Gestor de Mão de Obra
- TABR – Terminal Aquaviário de Barra do Riacho -Petrobrás Petróleo Brasileiro S/A

11. Utilização das instalações de acesso aquaviário de uso público

11.1.1. Descrição das Instalações de acesso aquaviário de uso público

11.1.1.1. O acesso marítimo ao Porto de Vitória é feito através de um canal natural, podendo ser classificado nas seguintes partes:

- a.** Área de Fundeio / Barra
- b.** Canal de Acesso
- c.** Bacia de Evolução
- d.** Recinto Portuário

11.1.1.2. A área de fundeio, considerada como a entrada do canal, está no estuário do rio Santa Maria, a leste da Ponta de Santa Luzia e em frente à Ilha do Boi e ao Morro do Moreno.

11.1.1.3. O local oferece segurança para os navios que aguardam a sua ordem de entrada no Porto e serve também como área de isolamento de navios pelos Serviços de Saúde em caso de doenças transmissíveis a bordo e tem as seguintes características:

a.- Latitude 20° 22' 00'' S e Longitude 040° 16' 00'' W

b.- Latitude 20° 22' 00'' S e Longitude 040° 14' 24'' W

c.- Latitude 20° 23' 00'' S e Longitude 040° 16' 00'' W

d.- Latitude 20° 23' 00'' S e Longitude 040° 14' 24'' W

e.- Carta Náutica 1401 DHN

f.- Profundidade: variável de 18,0 a 19,0 m

g - Natureza do fundo: Areia e cascalho

11.1.1.4. Entre a Área de Fundeio e o início do Canal de Acesso encontra-se a área de Espera do Prático, que tem as seguintes características:

a - Latitude: 20° 19' 34'' S

b - Longitude: 040° 15' 16'' W

c - Profundidade: variável de 18,0 a 19,0m

d - Natureza do fundo: areia

11.1.1.5. O canal de acesso é alongado e relativamente estreito, sendo totalmente demarcado por sinalização náutica que se encontra definida na Carta Náutica nº 1401 da DHN - Diretoria de Hidrografia e Navegação. Os navios ao percorrê-lo devem fazer de duas a três mudanças de direção, considerando os alinhamentos balizados em relação ao norte verdadeiro (NV):

a - Alinhamento "A" (287,0 ° com NV)

b - Alinhamento "B" (245,5 ° com NV)

c - Alinhamento "C" (87,0 ° com NV).

11.1.1.6. O canal de acesso tem a seguintes características:

a - Latitude: 20° 19' 20" S

b - Longitude: 040° 20' 06" W

c - Profundidade: variável de 11,60m a 23,00 m

d - Natureza do fundo: areia e lama

e - Largura: varia de 75m no trecho fronteiro ao Morro do Penedo até 300m na região mais larga (Bacia de Evolução)

11.1.1.7. As limitações operacionais do Porto de Vitória são estabelecidas pela Administração do Porto, através da [Norma de Tráfego e Permanência de Embarcações e Navios no Porto de Vitória – Normap 1](#), elaborada com base em documentação e projetos pertinentes (carta náutica, levantamentos batimétricos, simuladores e outros) sob a coordenação da Autoridade Marítima. A Normap limita o calado máximo dos acessos e dos berços de atracação, limites para giros de embarcações e velocidades de trânsito no canal. Características técnicas dos navios tais como dimensões, porte bruto, etc, dos navios que acessam o porto.

11.1.1.8. Entre a Ilha das Pombas e o Morro do Penedo, o canal de acesso permite, através de manobras, que os navios possam atracar no Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha - CPVV, localizado próximo à encosta do morro da Urca.

11.1.1.9. Sobre o referido canal, existe a Ponte Darcy Castelo de Mendonça conhecida também como a Terceira Ponte, que liga a cidade de Vitória ao continente, com comprimento de 7,5 km, e que no vão central tem a largura de 240m e a altura de 61m.

11.1.1.10. A bacia de evolução situa-se logo após a passagem do Morro do Penedo, resultante do alargamento do canal de acesso.

I. Está compreendida entre o través do Morro do Penedo, través da extremidade leste do Cais de Vitória (berço 101) e ao sul pelo Cais do TVV (berços 203 e 204) e parte do Cais da CODESA (berços 201 e 202), em Capuaba.

II. Sua finalidade é permitir que os navios realizem giros de até 180° nas manobras de atracação e desatracação.

III. Após a bacia de evolução o canal de acesso dá condições de atracação para os navios nos berços localizados em ambos os lados da margem desse canal.

IV. Para os terminais localizados na Ilha do Príncipe - Berço 906 e São Torquato (Terminal de Granéis Líquidos), existe uma área de manobra que está delimitada a leste pela Pedra de Argolas e a oeste pela Ponte Florentino Avidos, respeitados os limites do calado dos navios que para alí demandam, com as seguintes características:

a - Latitude: 20° 19' 22" S

b - Longitude: 040° 19' 52" W

c -Profundidade: variável de 10,10m até 14,20 m. As profundidades maiores estão localizadas no lado sul (Vila Velha) e na parte norte o fundo apresenta algumas irregularidades e é mais raso.

V. A natureza do fundo da bacia de evolução é constituída de sedimentos finos consolidados, tendo sido detectado através de sondagem feita através de "jet-probe", uma camada de lama/silte de grande espessura, chegando em alguns pontos a apresentar uma espessura de 4,00 m. para atingir o substrato do fundo.

11.1.1.11. O recinto portuário compreende a área entre a entrada do Morro do Penedo (Terminal da CPVV) e a ponte Florentino Avidos e nele se acham localizados os diversos berços de atracação.

11.1.1.12. As cercanias do porto estão em confronto ao leste com o oceano Atlântico, onde é possível a livre navegação de embarcações de todos os tipos, e a oeste com a continuação do braço sul da Baía de Vitória no estuário do rio Santa Maria, onde a ponte Florentino Avidos impõe restrições ao tráfego, limitando-o a embarcações de menor porte.

11.1.1.13. Com relação ao Porto de Barra do Riacho, suas limitações operacionais estão estabelecidas pela Autoridade Portuária, através da [Norma de Tráfego e Permanência de Embarcações e Navios no Porto de Barra do Riacho – Normap 2](#), disponível no site da Administração do Porto.

11.1.2. Condições Específicas de utilização das instalações de acesso aquaviário

As condições específicas de utilização das instalações de acesso aquaviário ao Porto de Vitória, estão disciplinadas nas [Normas de Procedimentos de Programação, Atracação, Operação e Desatracação de Embarcações/Navios no Porto de Vitória](#), a qual regula a concessão de prioridades e preferências, disponibilizadas no site da Administração do Porto.

11.1.3. Normas de procedimentos da Capitania dos Portos

Aplica-se no Porto de Vitória, no Porto de Barra do Riacho, sob a gestão da CODESA, denominada Administração do Porto, o disposto na NORMAM-12/DPC – Norma da Autoridade Marítima para Serviços de Praticagem, da Marinha do Brasil – Diretoria de Portos e Costas.

11.2. Programa de Dragagem

11.2.1. As obras e serviços de dragagem no Porto de Vitória, deverão estar previstas no Programa Nacional de Dragagem, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura SNPTA.

11.2.2. A SNPTA é a gestora do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária e responsável pelo processo de licitação, que engloba abertura de consulta pública para Termos de Referência e lançamento dos editais das obras. Os editais trazem as regras e os procedimentos para a participação de empresas e as disposições definitivas aplicáveis às atividades de dragagem de aprofundamento e manutenção em oferta. Os editais detalham, ainda, os marcos finais para cada etapa do processo e neles constarão eventuais aperfeiçoamentos originados durante a audiência pública ou, até mesmo, ao longo do processo. Compõem, também, a minuta de contrato que estipula os direitos e as obrigações das futuras contratadas, facilitando, assim, o entendimento dos licitantes. Informações adicionais sobre editais de contratação, legislação pertinente e especificações técnicas sobre os processos de licitação de dragagem portuária estão disponíveis no site www.portosdobrasil.gov.br, no link "Licitações",

11.3. Obras de abrigo

Eventuais obras de abrigo serão normatizadas pela Administração do Porto, através de resolução específica.

11.4. Norma de tráfego e permanência de navios

11.4.1. O tráfego e a permanência de navios no Porto de Vitória, obedecerá a [Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações no Porto de Vitória – Normap 1.](#)

11.4.2. O tráfego e a permanência de navios no porto de Barra do Riacho obedecerá ao disposto na [Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações no Porto de Barra do Riacho – Normap 2.](#)

11.5. Serviços de Praticagem, lancha de práctico e rebocador

Os serviços de praticagem nas áreas do porto organizado de Vitória e do Porto de Barra do Riacho, estarão sob responsabilidade do armador, com emprego de material e pessoal por ele contratado, sendo representado pelo seu preposto legal, Agente de Navegação ou outro que vier a substituí-lo, sendo, uniforme em todos os terminais, arrendados ou públicos, sob supervisão e monitoramento pelo setor competente da Administração do Porto. Todos os profissionais envolvidos nos procedimentos, devem ser cadastrados no referido setor, assim como as embarcações de serviços, compreendidas neste regulamento como: lanchas de práctico e rebocadores.

11.6. Sistema de gerenciamento de tráfego de navios

O sistema de gerenciamento de tráfego de navios no Porto de Vitória está baseado no conjunto de ações denominadas “inteligência logística portuária” desenvolvido pela SEP, que instituiu a implantação do Sistema de Gerenciamento e Informação de tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System – VTMISS).

11.7. Sistema de sinalização náutica

A CODESA mantém para o Porto de Vitória, o sistema de sinalização náutica aprovado pela CPES - Capitania dos Portos do Espírito Santo.

11.8. Prioridade de atracação

A prioridade e preferência de atracação no Porto de Vitória está disciplinada nas [Normas e Procedimentos de Programação, Atracação, Operação e Desatracação de Embarcações/Navios no Porto de Vitória](#), bem como tópicos operacionais não agasalhados pelas [Normas Operacionais da Autoridade Portuária](#).

11.9. Sistema de monitoramento de atracação

O sistema de monitoramento de atracação está disciplinado nos itens 11.1.2., 11.1.3, 11.4, 11.6, 11.7 e 11.8 deste Regulamento, podendo ser utilizados complementarmente sistemas de monitoramento e recursos adicionais do Centro de Comunicação e Controle - CCOM da Guarda Portuária.

12. Utilização de equipamentos portuários de uso público

Dentro do novo modelo de administração portuária estabelecido, a Administração do Porto não disponibiliza equipamentos portuários para uso público, cabendo aos operadores portuários a disponibilização de equipamentos próprios ou de terceiros, para a realização das operações portuárias.

12.1. Em qualquer dos casos, o Operador Portuário deverá proceder ao registro dos equipamentos junto a Administração do Porto, registro o qual se fará obrigatoriamente com a indicação das características básicas e

capacidades de cada equipamento e a declaração de responsabilidade do Operador Portuário, quanto ao aspecto legal de propriedade de cada um deles.

13. Utilização de equipamentos portuários de terceiros, de uso público

A matéria relativa a este assunto, está regulamentada pelos seguintes atos normativo da Administração do Porto: [Norma para Utilização de Guindastes Próprios dos Operadores Portuários](#) e [Normas de Segurança para a Realização de Serviços com Máquinas e Equipamentos Móveis de Guindar](#) que disciplinam o seu acesso nas áreas dos portos administrados pela CODESA, através de apresentação de check list de segurança. Além disso devem ser seguidos também os atos normativos da ANTAQ relativos a utilização de equipamentos portuários de terceiros, de uso público.

14. Operações portuárias

14.1. Operações portuárias pela administração do porto

14.1.1. Por sua característica de Operador Portuário nato, a CODESA poderá a qualquer tempo operar no Porto de Vitória e Barra do Riacho em igualdade de condições com os demais Operadores Portuários.

14.1.2. Situações específicas de atuação da Administração do Porto na contratação de mão de obra ao OGMO e na operação de equipamentos portuários.

As operações portuárias são realizadas somente pelos Operadores Portuários pré qualificados pela Administração do Porto e estão disciplinadas nas [Normas Operacionais da Autoridade Portuária do Estado do Espírito Santo](#), que regulamenta sobre as condições para a execução dessas atividades nas áreas do Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho. A norma inclui

os serviços de manuseio, embarque, desembarque e armazenagem de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário, terrestre e ferroviário, com aplicação de mão-de-obra especializada, desenvolvidas desde a embarcação ou veículo ou vagão com equipamentos, implementos portuários, bem como os serviços complementares às operações portuárias realizadas nos Portos de Vitória, de Barra do Riacho e Molhe de Praia Mole e dá outras providências, devidamente disponibilizada no site da CODESA.

14.1.2.1. As demais atividades que sejam conexas, subsidiárias ou complementares àquelas voltadas ao atendimento das embarcações, das mercadorias e da própria operação portuária, são consideradas como de apoio à atividade portuária.

14.1.3. Relação da Administração Portuária com os demais operadores Portuários, inclusive arrendatários.

A CODESA disciplina a relação com os demais Operadores Portuários, através das [Normas Operacionais da Autoridade Portuária do Estado do Espírito Santo](#), e a que trata dos **Procedimentos da Autoridade Portuária do Espírito Santo para Pré-Qualificação dos Operadores Portuários no Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho.**

14.1.3.1. A pré-qualificação dos Operadores Portuários é feita pela Comissão Especial de Pré-Qualificação de Operador Portuário - CEAOP, designada pela Autoridade Portuária para atendimento às atribuições estabelecidas no artigo 4º, da Portaria SEP nº 111/2013, da Secretaria de Portos da Presidência da República.

14.1.3.2. A CODESA manterá disponibilizada em seu site, a relação atualizada dos operadores pré-qualificados, em conformidade com a legislação em vigor.

14.1.3.3. A Administração do Porto manterá canal de comunicação direta com os Operadores Portuários, através do endereço eletrônico ceaop@codesa.gov.br e através de sua Coordenação Operacional - COGPRO e Coordenação de Marketing - COMARK.

14.1.3.4. Para a realização das operações portuárias, os Operadores Portuários, poderão utilizar equipamentos próprios ou de terceiros.

14.1.3.5. Em qualquer dos casos, o Operador Portuário, deverá proceder ao registro dos equipamentos junto à Administração do Porto, registro o qual se fará obrigatoriamente com a indicação das características básicas de cada equipamento e a declaração de responsabilidade do Operador Portuário, quanto ao aspecto legal de propriedade de cada um deles.

14.1.3.6. As instalações portuárias fixas que integram a infraestrutura terrestre serão utilizadas para a realização de operações portuárias por Operador Portuário Pré-Qualificado junto à Administração do Porto Organizado de Vitória, e Barra do Riacho, mediante prévia requisição à Administração do Porto, ajuste ou contrato, contra a apresentação de documento idôneo de procuração ou contrato de prestação de serviço ao outorgante.

14.1.3.7. Os Operadores Portuários ficam obrigados a diligenciarem para que as atividades que executem e o uso que façam das instalações portuárias, não interfiram umas com as outras.

14.1.3.8. Havendo divergência ou disputa sobre uso de uma mesma instalação portuária que possa ser útil a mais de um Operador Portuário, a Administração do Porto decidirá sobre a preferência ou prevalência de uso, considerando a precedência da requisição e o maior volume de carga, pela ordem.

14.1.3.9. Caso a divergência ou disputa envolva a Administração do Porto, o assunto será submetido à apreciação da ANTAQ, conforme previsto em suas atribuições descritas incisos III e IV, do artigo 3º, do Decreto nº. 8.033/2013.

14.1.3.10. No estabelecimento das condições de cessão de uso dos bens a que se refere este artigo, a Administração do Porto adotará princípios que assegurem tratamento isonômico a todos os interesses, tendo em conta também a destinação, o volume de carga a ser atendida e a procedência da requisição.

14.1.3.11. Só será admitida a cessão de bens de propriedade da Administração do Porto, de que trata este artigo, de forma permanente sob contrato a prazo, através de licitação.

14.1.3.12. A Administração do Porto poderá estimular a cessão de equipamento ou instalação de sua propriedade, para uso de Operador Portuário, sendo que a operação deverá ser realizada por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado ou por trabalhadores portuários avulsos, nos termos do disposto no artigo 40 da Lei nº.12.815/2013.

14.1.3.13. O disposto no item acima, levará em conta a contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado, quando a contratação for feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos conforme disposto no § 2º, do artigo 40, da Lei nº. 12.815/2013.

14.1.3.14. Com os arrendatários, a relação está disciplinada nas atribuições da COARCO – Coordenação de Arrendamentos e Contratos, conforme atribuições previstas no Regimento Interno da CODESA.

14.2. Operações portuárias características do porto

14.2.1. Tipos de operações

I. O Cais Comercial de Vitória (Berços 101, 102, 103 e 104) opera atualmente com carga geral, granel sólido e granel Líquido conforme estabelecido na [Lista de cargas permitidas para o Cais Comercial de Vitória](#), de acordo com o licenciamento ambiental do porto. Possui infraestrutura e serviços especializados para uma variedade de demandas do mercado de petróleo e gás offshore durante a prospecção, perfuração e exploração. No intuito de viabilizar a utilizar as operações offshore, em especial nos berços 103 e 104, foi instituída a [Norma Operacional para Embarcações Off Shore](#).

II. O Cais de Capuaba, em Vila Velha possui 01 (um) terminal arrendado ao TVV - Terminal de Vila Velha, com 02 (dois) Berços, que são os 203 e 204, especializados na movimentação de contêineres, operando também navios roll-on-roll-off (veículos e máquinas), granito e cargas gerais, e 01 (um) terminal público, com 02 (dois) Berços, que são o 201 e 202, que operam diversos tipos de carga geral, granel sólido e granel líquido, e também equipamentos e acessórios para prospecção de petróleo e gás, conforme [Lista de cargas permitidas para o Cais de Capuaba](#). Têm acesso ao sistema rodoferroviário. Possui também retroárea na qual se movimentam e se armazenam cargas diversas, dispondo inclusive de um silo vertical e dois armazéns horizontais.

III. O Cais de Paul é constituído por 02 (dois) berços: o Berço 206, no qual opera o Terminal Portuário Peiú SPE S/A, especializado na movimentação de granéis sólidos, carga geral e veículos; e o Berço 905, que é um Cais Público, com acesso ferroviário que opera ferro gusa e outras cargas (vide [Lista de cargas permitidas para o Cais de Paul Gusa](#)).

IV. O Terminal Flexibrás, Berço 906 é especializado para embarcações de apoio offshore. É um terminal industrial arrendado à empresa TECHNIP, onde são produzidos tubos flexíveis destinados às atividades de exploração de petróleo e gás.

V. O Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato, Berço 902 é destinado à movimentação de derivados de petróleo.

VI. O Cais de Atalaia, Berço 207, trata-se de uma extensão do Cais de Capuaba. Terminal destinado às operações com granéis líquidos e múltiplo uso, conforme [lista de cargas permitidas](#) em seu licenciamento ambiental. Também possui acesso à retroárea do Cais de Capuaba.

VII. O terminal da ZEMAX (Berço 909) é utilizado nas atividades de manutenção, apoio e reparos navais.

VIII. O terminal da CPVV – Companhia Portuária Vila Velha (Berço 903) especializado nas atividades de apoio às operações de offshore.

IX. A Prysmian, instalação de propósito industrial, tem área arrendada à citada empresa, que se dedica a fabricação de cabos umbilicais e tubos flexíveis, destinados às atividades de exploração de petróleo e gás.

14.2.1.1. O Porto de Vitória oferece infraestrutura para que os Operadores Portuários possam executar suas atividades com eficiência e agilidade, com áreas disponíveis para diversas finalidades.

14.2.1.2. O Porto de Vitória conta com uma estrutura consolidada para atendimento às embarcações offshore, com serviços de apoio de várias empresas nas áreas de operação, ambiental, abastecimento, suprimentos, equipamentos, entre outras, além de dispor de áreas para montagem e armazenamento de peças e equipamentos do mercado de petróleo e gás.

14.2.1.3. O Porto de Barra do Riacho abriga dois terminais privados: Portocel, especializado na movimentação de celulose e madeira, de propriedade da empresa Fibria Celulose S.A., cujos Berços 920, 921, 923, 925 e 926 são especializados na movimentação de celulose, e o Berço 924, é utilizado na movimentação de madeira; e o Terminal da Petrobras/ Transpetro - TABR, para movimentação de GLP – Gás Liquefeito de Petróleo e gasolina natural (Berços 501 e 502).

14.2.1.4. O Porto de Praia Mole, com infraestrutura pública de proteção e acesso aquaviário (molhe de proteção), conta com 02 (dois) terminais privados, um para movimentação de produtos siderúrgicos, Berços 930, 931 e 932, operado pelo consórcio Praia Mole (composto pelas empresas Arcelor Mittal, Usiminas e Gerdau Açominas) e Berços 933 e 934 para carvão mineral, operados pela empresa Vale.

14.2.1.5. As instalações portuárias fixas que integram a infraestrutura terrestre são utilizadas para a realização de operações portuárias por operador portuário pré-qualificado junto à Administração do Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho, mediante prévia requisição a Administração do Porto, ajuste ou contrato.

14.2.1.6. O uso de armazéns, pátios, galpões e silos, se dará em atendimento à requisição à Administração do Porto, cuja solicitação se baseará na compatibilidade do local com a carga, ficando o atendimento sujeito aos regulamentos próprios, inclusive da Alfândega.

I. As instalações de que trata este item, quando classificadas como de uso público especial só poderão ter destinação diversa à que deu causa à classificação de uso público comum e, assim, destinadas ao uso geral, sem preferência ou tratamento diferenciado.

II. O uso das instalações de que tratam os itens antecedentes poderá ser condicionado pela Autoridade Aduaneira/Alfândega.

14.2.2. Tipos de operações especiais

14.2.2.1. As operações especiais estão disciplinadas no normativo da Administração do Porto que regula os [Procedimentos de Acompanhamento de Retirada de Resíduos de Embarcações](#), e no que regula a [Movimentação, Armazenagem e Trânsito de Mercadorias Perigosas](#), disponibilizadas no site da CODESA.

14.2.2.2. A movimentação de mercadorias perigosas, e a retirada de resíduos de embarcações só serão autorizadas no porto após o cumprimento de todos os procedimentos estabelecidos nessas normativas, as quais visam a redução dos riscos correspondentes.

14.3. Operadores Portuários

14.3.1. Operador Portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada, nos termos da Portaria SEP Nº 111, de 07 de agosto de 2013. Essa portaria estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815/2013, para a execução de operação portuária na área do porto organizado.

14.3.2. Ao Operador Portuário são atribuídos os encargos e as responsabilidades próprias da atividade, estipulados na Lei nº 12.815/13, assumidos junto à Administração do Porto, por ocasião de sua Pré-Qualificação, que devem ser mantidos durante a vigência do certificado, com fins de busca permanente pela eficiência, segurança, postura concorrencial ética e permanente cooperação com a Administração do Porto.

14.3.3. A cooperação com a Administração do Porto será feita tanto por meio de fornecimento de dados, estatísticas e informações como pela apresentação de sugestões, críticas e observações voltadas às melhorias.

14.3.4. O Operador Portuário, apesar de se submeter à fiscalização da Administração do Porto, quanto ao desenvolvimento de suas atividades, não se isenta, por isto, das responsabilidades e dos compromissos perante a Autoridade Aduaneira quanto às mercadorias que estejam afetas à sua atividade, bem como quanto à correspondente ação de seus prepostos e empregados.

14.3.5. O desenvolvimento das atividades que correspondem à operação portuária, se dará com o emprego de meios e recursos de mão-de-obra, em estrita observância do que estatui a Lei nº. 12.815/13, e de acordo com o que venha a ser pactuado com os sindicatos das categorias profissionais e constante de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

14.3.6. Os Operadores Portuários ficam obrigados a diligenciarem para que as atividades que executem e o uso que façam das instalações portuárias, não interfiram umas com as outras, podendo inclusive solicitar a intermediação da Administração do Porto.

14.3.7. Ainda que a atividade seja executada por terceiro, como no caso de transporte na área do porto, ela será sempre considerada sob a responsabilidade do Operador Portuário a que estiver afeta a atividade portuária.

14.4. Estatísticas do desempenho portuário

A Administração do Porto manterá atualizados em sua página eletrônica, os dados estatísticos de movimentações dos cais públicos. As estatísticas de

movimentações dos terminais privativos poderão ser obtidas diretamente no site da ANTAQ.

14.5. Movimentação de passageiros

A movimentação de passageiros está disposta na [Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos - NAPV](#) para aplicação no Porto Organizado de Vitória, em consonância com as diretrizes da CONPORTOS e em consonância com as diretrizes emanadas pela Autoridade Aduaneira.

14.6. Armazenagem nas instalações de uso público

14.6.1. A atividade de armazenamento se constitui na guarda e conservação de carga recebida em depósito em instalação de armazém, pátio, galpão, silo, tanque ou qualquer outra que se destine a tal, na área do porto, compatível com sua natureza e sua espécie.

14.6.2. Tanto nas instalações de uso público comum como nas de uso público especial, que estejam sob gestão da Administração do Porto, a armazenagem será sempre executada por esta e sob sua responsabilidade, com delegação de tarefas ao fiel de armazém e à segurança portuária.

14.6.3. A Administração do Porto passa a ser responsável pela carga que lhe for entregue pelo dono ou operador portuário, quando do seu efetivo recebimento.

14.6.4. O armazenamento engloba também o recebimento, a conferência, a arrumação, a posterior entrega da carga e todas as atividades que são desenvolvidas no local de depósito para o armazenamento.

14.6.5. Nos casos de cargas que mostrem sinais de avarias ou condições que não atendam aos requisitos das autoridades de saúde e de inspeção

fitossanitárias, como embalagens danificadas ou inadequadas, as mesmas não serão recebidas ou recebidas com ressalvas, as quais serão registradas em livro próprio de faltas e avarias e depositadas em local isolado, reservado para tal fim.

14.6.6. A conferência de cargas será feita pela verificação dos seguintes dados ou aspectos:

a – espécie, peso, marca, contra marca e quantidade;

b – identificação de quantidade ou de ausência de indícios de violação da embalagem dos volumes;

c – sinais de avaria por água, fogo, choque violento e vazamento.

14.6.7. As cargas recebidas em armazenamento deverão ser arrumadas separadamente por espécie, marca, contra marca, conhecimento e consignatário, buscando também evitar qualquer contaminação de uma carga por outra.

14.6.8. Da mesma forma, deverá ser observada a separação das cargas de acordo com o sentido da movimentação (embarque/desembarque) ou trânsito.

14.6.9. As cargas sob fiscalização da Autoridade Aduaneira ou sujeitas a regime alfandegário especial, deverão ser armazenadas em áreas próprias, alfandegadas.

14.6.10. As mercadorias explosivas somente serão recebidas em armazenamento, após autorização do Ministério do Exército e das demais autoridades estaduais e municipais de segurança e de meio ambiente.

I. Quando admitido pela Administração do Porto, o armazenamento de carga perigosa se dará pelo menor período possível.

II. Na ocorrência de arrendamento ou locação de áreas ou edificações do porto, a licitação e o contrato deverão contemplar as condições de armazenamento de cargas, nos moldes do que é instituído para a própria Administração do Porto.

14.7. Transporte de mercadorias nos recintos portuários

14.7.1. Ainda que a atividade seja executada por terceiros, como no caso de transporte na área do porto, ela será sempre considerada sob a responsabilidade do Operador Portuário a que estiver afeta a atividade portuária, conforme disposto no Item 14.3 deste Regulamento.

14.7.2. É considerada carga em trânsito:

I. a destinada a País que mantenha acordo específico com o Brasil, que seja recebida no porto para posterior envio àquele País de destinação, ou vice-versa;

II. a destinada a porto não manifestado e que seja recebida para posterior envio para aquele porto, com cobertura por Documento de Trânsito Aduaneiro – DTA;

III. a procedente de um porto, manifestada para outro e descarregada para posterior embarque aquaviário.

14.7.3. O transporte de mercadorias nos recintos portuários deve ser realizado segundo os seguintes normativos da Administração do Porto:

a. [Normas operacionais da Autoridade Portuária do Estado do Espírito Santo.](#)

b. Norma que regula a movimentação, armazenagem e trânsito de mercadorias classificadas pelo Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG CODE), da Organização Marítima Internacional (IMO), nas áreas sob a jurisdição da autoridade portuária do Porto Organizado de Vitória.

14.7.4. Havendo divergência ou disputa sobre uso de uma mesma instalação portuária que possa ser útil a mais de um Operador Portuário, a Administração do Porto decidirá sobre a preferência ou prevalência de uso, considerado a precedência da requisição, o maior volume de carga, pela ordem.

14.8. Trabalho portuário

14.8.1. O manuseio de carga se compõe das atividades de movimentação de cargas soltas, unitizadas, containerizadas, sólidas, líquidas, a granel ou em recipientes estanques ou dutos, para contenção e transporte em terra e para embarque e desembarque de embarcações, inclusive o transbordo de uma embarcação para outra e mesmo a remoção em uma mesma embarcação.

14.8.2. Por carga considera-se toda a mercadoria a ser embarcada ou desembarcada ou que venha a ter outros tipos de movimentação dentro da área do porto organizado, movimentação a qual pode guardar as seguintes características principais:

I. Movimentação de carga de embarcação atracada em berço ou ao largo para outra embarcação a contrabordo ou vice-versa, em operação chamada de baldeação;

II. Movimentação de carga de embarcação atracada em berço ou ao largo, para embarcação de navegação interior ou auxiliar, a contrabordo, ou vice-versa, também em operação conhecida como baldeação;

III. Movimentação de carga de embarcação atracada efetuada com equipamento de bordo ou não, diretamente para veículo de transporte terrestre com saída direta da área do porto, ou vice-versa, em operação conhecida como de descarga ou carga direta;

IV. Movimentação de carga de embarcação atracada, em um berço ou ao largo, no mesmo plano, ou do plano superior para o inferior com estágio no recinto ou vice-versa, em operação conhecida como de descarga ou carga indireta;

V. Movimentação de carga de embarcação atracada em um berço ou ao largo, no mesmo plano, ou em plano superior para o inferior ou vice-versa, em operação conhecida como de remoção.

14.8.3. O manuseio de carga efetuada por Operador Portuário guardará sempre consonância com o regulamento próprio, com as condições a que se sujeita a carga, inclusive no aspecto fiscal e legal.

I. Nos termos do que estatui a Lei nº 12.815/2013, o Operador Portuário é o responsável perante a Autoridade Aduaneira pelos aspectos fiscais e tributários pertinentes à carga, sua documentação legal e os procedimentos de regularização fiscal.

II. O Operador portuário será responsável pelas avarias que causar durante o manuseio de cargas.

14.8.4. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos

organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos consoante a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Parágrafo único: O controle de acesso dos trabalhadores nas portarias da Administração do Porto é realizado através do recebimento de relatório emitido pelo Órgão Gestor de Mão-de-obra – OGMO, entidade constituída pelos Operadores Portuários nas condições, forma, finalidade, atribuições e competência previstas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

14.9. Tarifa portuária

14.9.1. A administração do Porto Organizado arrecadará os valores das tarifas relativas às suas atividades, devidamente aprovadas pela ANTAQ, conforme previsto no inciso VII, do artigo 27, da Lei nº 12.815/2013, na forma das tabelas I, II, III, IV, V e VI, conforme se seguem, ou estrutura portuária superveniente que vier a substituí-la, devidamente publicada no site da CODESA.

a. TABELA I - Utilização da Infraestrutura Portuária Proteção e Acesso ao Porto. Esta Tabela remunerará a utilização das facilidades portuárias constituídas por canal de acesso e bacia de evolução, que proporcionem águas abrigadas, tranquilas, profundas e sinalizadas para as embarcações realizarem suas operações com segurança.

b. TABELA II - Utilização da Infraestrutura Portuária Instalações de Acostagem. Esta Tabela remunerará as facilidades portuárias construídas para a atracação das embarcações (cais e dolphins de atracação).

c. TABELA III - Utilização da Infraestrutura Portuária Instalações Terrestres e Facilidades. Esta Tabela remunerará a utilização da

infraestrutura operacional terrestre, mantida pela Administração do Porto, colocada à disposição das operações portuárias, tais como: pavimentação, acessos e arruamentos, áreas de estacionamento, linhas férreas e linhas de guindastes, instalações de distribuição elétrica, necessárias aos diversos equipamentos e à iluminação externa, segurança, redes de sinalização, comunicação, esgoto, água e combate a incêndio.

d. TABELA IV - Armazenagem. Esta Tabela remunerará a utilização da infraestrutura e os serviços de fiel depositário (guarda) de mercadorias depositadas nas instalações do Porto Organizado, compreendendo pátios, armazéns e instalações especiais, sem o manuseio das cargas.

e. TABELA V - Aluguel de Equipamentos. Esta tabela remunerará a locação de equipamentos, quando requisitados.

f. TABELA VI - Serviços Diversos. Esta tabela remunerará os serviços não contemplados nas Tabelas anteriores.

14.9.2. Os valores constantes nas tabelas devem dar cobertura aos custos administrativos e operacionais, à conservação, manutenção e reposição dos equipamentos, instalações e investimentos portuários, mediante aprovação da ANTAQ, e a relação entre as taxas praticadas e os centros de custos portuários, será instrumento fundamental de gerenciamento e de definição de política de adoção de valores competitivos pela Administração do Porto.

14.9.3. Os acréscimos, adicionais e reduções de tarifas, conforme previsto no artigo 120, são discriminados a seguir:

I. Adicional de Pessoal sobre Mercadoria Insalubre, Nociva ou Perigosa: Os acréscimos relativos às movimentações de mercadorias insalubre, nociva ou perigosa, quando não incorporados às taxas e preços em termos de valores

médios, serão destacados e informados os percentuais de incidência, conforme regulamentação específica.

II. Adicionais/Extraordinários de Pessoal: Adicionais e extraordinários de pessoal serão cobrados, quando da apresentação da Fatura/Nota Fiscal da CODESA ao solicitante dos serviços que contemplem a referida cobrança.

III. "ISSQN": O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza devido às Prefeituras, incidente sobre os serviços portuários, será cobrado em destaque, no momento da emissão da respectiva Fatura/Nota Fiscal da CODESA. Para emissão da Nota Fiscal Eletrônica – NFE, junto as Prefeituras Municipais de Vitória e de Vila Velha, no recolhimento do Imposto que é apurado diretamente pelo executivo municipal, a CODESA enviará os arquivos dos valores para compor a base de cálculo dos serviços tributados e não tributados, com o respectivo recolhimento na fonte.

IV. Reajustes: Os valores das tarifas serão reajustados por índice definido pelo Governo, através da ANTAQ, conforme já descrito no caput do artigo 120 deste Regulamento.

V. Incentivos Tarifários: Com a finalidade de atrair cargas, e viabilizar a competitividade dos produtos nacionais no mercado internacional, a Administração do Porto poderá praticar percentuais tarifários diferenciados, por prazo determinado, como instrumento comercial, observado o disposto no inciso anterior, sempre conforme disposto no caput do artigo 120 deste Regulamento.

VI. Isenções: As isenções tarifárias são aquelas previstas nas Normas de Aplicações das tabelas da Tarifa Portuária.

VII. Produtividade: A tarifa portuária será instrumento de estímulo à competitividade que o comércio e a navegação podem usufruir, e terá como prioridade a busca de eficiência, com reflexos positivos na redução

de custos, em benefícios dos usuários. Para tanto, deverá prever, a curto ou médio prazos, mecanismos de estímulos à produtividade.

VIII. Tarifa Convenciona: aquela que pode sofrer variações frequentes em seu valor, devido a fatores exógenos. Não dependem de aprovação prévia da ANTAQ, uma vez que demonstram apresentar baixíssima representatividade na receita tarifária total da Administração do Porto, ou apresentam rápida variação de custos de produção, de ordem mensal ou trimestral, ou representam diminuído ônus ou impacto ao usuário.

IX. Transitoriedade: A estrutura tarifária não pode ser um instrumento inerte, devendo acompanhar a evolução dos serviços portuários, suas tendências e avanços tecnológicos, obedecer aos princípios de mercado e às relações capital-trabalho. Portanto, sempre que necessário, deve sofrer transformações para adequar-se ao perfil sócio - econômico do porto, devendo a **Administração do Porto** estar atentas a esse cenário.

14.10. Preço dos serviços dos operadores, rebocadores e praticagem.

É livre a prática de preços dos serviços dos Operadores Portuários, devendo ser observada a realidade do mercado, sendo recomendado que a sua composição observe: Tarifa Portuária, refaturamento, transporte interno e externo, custo com o TPA – Trabalhador Portuário Avulso, custo com o material de uso, peça, equipamentos e máquinas em geral.

15. Serviços não portuários

15.1. Trânsito de mercadorias nas vias de uso público

15.1.1. A CODESA disciplina a questão através das [Normas de Segurança para a realização de serviços com Máquinas e Equipamentos Móveis de](#)

[Guindar](#) e disciplina o seu acesso nas áreas do Porto Organizado de Vitória, através de apresentação de check list de segurança.

15.1.2. A Administração do Porto regula através de norma específica, a [Movimentação, Armazenagem e Trânsito de Mercadorias Perigosas](#), Classificadas Pelo Código Marítimo Internacional De Mercadorias Perigosas (IMDG CODE) da Organização Marítima Internacional (IMO), mercadorias perigosas nas áreas sob a jurisdição da Autoridade Portuária do Porto Organizado de Vitória.

15.1.3. A Administração do Porto manterá instalações denominadas “áreas de aguardo”, atendendo a NR-29 – Norma Regulamentadora da saúde e segurança do trabalho Portuário, nos Cais de Vitória, no município de Vitória e de Capuaba, no Município de Vila Velha.

15.1.4. O acesso e triagem serão praticados conforme normativo da Autoridade Aduaneira do Porto de Vitória, dispondo sobre o ingresso de pessoas e veículos em locais sujeitos ao controle aduaneiro, sob jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Vitória e ainda, em conformidade com a [Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos – NAPV](#), para aplicação no Porto Organizado de Vitória.

15.1.5. Sem prejuízo de toda a legislação em vigor, a fiscalização será realizada conforme disposto nas [Normas Operacionais da Autoridade Portuária do Estado do Espírito Santo](#), que regulamenta as condições para a execução de operações portuárias nas áreas do Porto Organizado de Vitória, dos serviços de manuseio, embarque, desembarque e armazenagem de cargas envolvidas com o transporte aquaviário, terrestre e ferroviário, com aplicação de mão-de-obra especializada, desenvolvidas na embarcação, veículo ou vagão, com equipamentos, implementos portuários, bem como os serviços complementares às operações portuárias realizadas nos Portos de Vitória, de Barra do Riacho e Molhe de Praia Mole.

15.2. Carregamento de bagagem

O carregamento de bagagem no Porto de Vitória poderá ser normatizado pela Administração do Porto através de norma específica, sem prejuízo de normativo da Autoridade Aduaneira, e ainda, em conformidade com a [Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos – NAPV](#), para aplicação no Porto Organizado de Vitória.

15.3. Amarração de navios

15.3.1. Os serviços de amarração para a atracação e de soltura dos cabos para a desatracação dos navios/embarcações, dentro da área do porto organizado, serão feitos sob a responsabilidade do armador ou de seu agente/preposto, com emprego de materiais, equipamentos e pessoal, próprios ou por ele contratados e remunerados.

15.3.2. A Autoridade Portuária supervisionará e acompanhará os serviços acima, nos terminais de uso público não arrendados. Nos terminais arrendados, a Autoridade Portuária supervisionará e acompanhará os serviços de amarração e desamarração somente se necessário ou quando solicitado pelo arrendatário, sendo responsabilidade deste o estabelecimento do critério de contratação e remuneração dos mesmos.

15.3.3. Os navios/embarcações da Marinha do Brasil poderão ser amarrados e desamarrados com materiais, equipamentos e pessoal, próprios da Marinha ou por ela contratados e remunerados, sob a supervisão da Autoridade Portuária.

15.3.4. A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será realizada por mão de obra especializada, a ser executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.

15.4. Fornecimento de material de estiva

Sem prejuízo da legislação em vigor, o fornecimento de material de estiva, no Porto de Vitória está normatizado pela Administração do Porto, através de instrumento normativo específico denominado [Normas Operacionais da Autoridade Portuária](#).

15.5. Abastecimento de combustível a equipamentos e embarcações

O abastecimento de combustível será realizado em conformidade com o estabelecido no [Licenciamento Ambiental da Administração do Porto](#), emitido pelo IEMA.

15.5.1. O abastecimento segue a NORMAN 08 da DPC, alterada pelas Portarias DPC nº. 32/2010 e 65/2013, sendo realizado o cerco preventivo com utilização de barreiras de contenção de óleo no entorno da embarcação ou a disponibilização de barco de prontidão, visando conter eventuais vazamentos. O veículo utilizado para abastecimento de equipamentos e de embarcações deverá contar com kit Sopep para atendimento a emergências, conforme preconiza a Marpol 73/78. Essas regulamentações, estão disponíveis no site da CODESA, em “Meio Ambiente e Segurança do Trabalho” e “Normas e Regulamentos”.

15.6. Coleta de resíduos no porto, inclusive em embarcações e destinação

A retirada de resíduos de embarcação no Porto de Vitória é realizada por empresas terceirizadas e sob os preceitos estabelecidos pela **Resolução ANTAQ nº. 2190/2011**, ou norma superveniente que vier a substituí-la.

15.6.1. Na página eletrônica da CODESA consta a relação das empresas cadastradas para a atividade de retirada de resíduos do Porto de Vitória e os tipos de resíduos para os quais estão autorizados/licenciados (www.codesa.gov.br – **Gestão – Meio Ambiente e Segurança do Trabalho – Empresas Prestadoras de Serviços Ambientais**).

15.6.2. As empresas interessadas em prestar serviços de retirada de resíduos no Porto de Vitória, deverão habilitar-se junto à Coordenação de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho e, posteriormente, realizar o credenciamento junto à Guarda Portuária, para obter acesso de seus funcionários e veículos à área portuária. Os documentos que devem ser apresentados às duas Coordenações estão disponíveis no site da CODESA, nos links **“Meio Ambiente e Segurança do Trabalho”** e **“Normas e Regulamentos”**.

15.7. Certificação de mercadorias

A certificação de mercadorias no Porto de Vitória está a cargo dos órgãos intervenientes que tem atribuição de fiscalizar a importação e a exportação de mercadorias, conforme legislação específica.

15.8. Manutenção e reparos

O controle de acesso de profissionais envolvidos com a manutenção e reparos no Porto Organizado de Vitória está regulamentado na [Norma de Acesso de Pessoas e Veículos - NAPV](#), parte integrante do PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária aprovado no âmbito da CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Deve ser seguido o normativo denominado [Documentação de Segurança do Trabalho para Terceirizada](#).

15.9. Outros serviços à carga e ao navio

O controle de acesso de profissionais envolvidos com outros serviços a carga e ao navio no Porto Organizado de Vitória, tais como: arqueadores, técnicos de manutenção, peritos, serviços de bordo, etc, está regulamentado na [NAPV – Norma de Acesso de Pessoas e Veículos](#), parte integrante do **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária** aprovado no âmbito da CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.

16. Meio ambiente, segurança e saúde do trabalho portuário

16.1. Segurança na operação portuária

16.1.1 A Autoridade Portuária estabelece que para as atividades portuárias, no âmbito de suas instalações, em relação ao meio ambiente, segurança e saúde no trabalho portuário, deverá ser observado o disposto no Licenciamento Ambiental do Porto de Vitória, disponibilizada no site da CODESA.

16.1.2. A Saúde e a Segurança no Trabalho no Porto Organizado de Vitória estão disciplinadas em resoluções específicas, também disponibilizadas no site da CODESA, as quais estão destacadas a seguir, além de outras normas supervenientes que vierem a substituí-las ou complementá-las:

I. [Resolução que determina a obrigatoriedade de divulgação em RDS - Reunião de Segurança Pré-operacional, da APR – Análise Preliminar de Risco e lista de verificação de segurança \(check list\).](#)

II. [Resolução que determina a proibição do consumo de cigarros, cigarrilhas, charutos ou qualquer outro produto fumígeno nas dependências dos prédios administrativos e áreas operacionais da Administração do Porto.](#)

III. Resolução que estabelece normas de segurança para a realização de serviços com máquinas e equipamentos móveis de guindar e disciplina o seu acesso nas áreas do Porto Organizado de Vitória, através de apresentação de check list de segurança.

IV. Resolução, que regula a movimentação, armazenagem e trânsito de mercadorias classificadas pelo código marítimo internacional de mercadorias perigosas (IMDG CODE), da Organização Marítima Internacional (IMO), nas áreas sob a jurisdição do Porto Organizado de Vitória.

V. Resolução CODESA que determina a obrigatoriedade da exigência do uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI) mínimo e vestimenta mínima, durante a permanência na Zona Primária do Porto de Vitória.

VI. Resolução que regulamenta a instalação obrigatória de sinalização de segurança nos locais de operação, obras e/ou serviços e nas áreas arrendadas do Porto Organizado de Vitória.

VII. Resolução CODESA que estabelece Documentação de Segurança do Trabalho para Terceirizada.

16.1.3. Na prevenção da saúde e segurança do trabalho portuário, à CODESA cumpre também o disposto na NR-9, instituído pela Portaria nº 3241/78 do MTE – Ministério do Trabalho e Emprego, através do PPRA- Programa de Prevenção de Riscos Ambientais e NR 29, Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, também do MTE.

16.2. Plano de Ajuda Mútua – PAM

A Administração do Porto participará do PAM – Plano de Ajuda Mútua, que estabelece um conjunto de medidas visando enfrentar situações de emergência na área do Porto Organizado, em conjunto com as demais empresas e entidades que atuam no porto.

16.3. Plano de Contingências

A Administração do Porto utiliza o Plano de Contingência, conjunto de ações e procedimentos coordenados pela ANVISA, visando o controle da saúde pública nas áreas do porto.

16.4. Plano de Emergência Individual e Plano de Área

A Administração do Porto manterá o PEI – Plano de Emergência Individual, de forma a atender o Cais Comercial, Cais de Capuaba e o Cais de Paul, elaborado sob os preceitos da Resolução CONAMA nº. 398/2008, a qual dispõe sobre “o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em marinas, clubes náuticos, pequenos atracadouros, instalações portuárias públicas de pequeno porte e instalações similares que armazenam óleo, que abasteçam embarcações em seus cais, e as sondas terrestres ”.

16.4.1. O Plano de Emergência Individual será complementado pelo Plano de Área, conforme regulamentado pelo Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, para combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional.

16.5. Plano de gestão de resíduos sólidos

16.5.1. No Porto de Vitória, a gestão de resíduos sólidos é regulamentada pelo [Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS](#), uma vez que são gerados resíduos nas áreas administrativas, resíduos de varrição e resíduos de operação (cais e retroárea), a seguir discriminados:

I. Resíduos administrativos: Os resíduos sólidos gerados nos escritórios são gerenciados pela Administração do Porto e retirados por empresa terceirizada. Os resíduos administrativos são separados em lixo seco e lixo úmido, por meio de recipientes devidamente identificados, diferenciados por cor: azul e preto, respectivamente. A Contratada de limpeza da CODESA recolhe o resíduo conforme sua indicação e os deposita nas caçambas específicas. Posteriormente, os resíduos são coletados e transportados para associações de catadores e aterro sanitário licenciado, conforme o tipo;

II. Resíduos de varrição: Os serviços serão realizados diariamente em toda a extensão do Cais de Capuaba, Vitória e Paul, em locais definidos pela fiscalização do contrato. São utilizadas vassouras piaçava, vassoura de aço, varrição mecanizada, pás e carrinhos de mão. Os resíduos provenientes da varrição são depositados em caçambas posicionadas em pontos definidos pela fiscalização do contrato de limpeza.

III. Resíduos de operação: Os Operadores Portuários são responsáveis por todos os resíduos gerados durante sua operação, tanto aqueles decorrentes da movimentação da carga quanto das equipes envolvidas na operação, disponibilizando coletores adequados para cada tipo de resíduo. A limpeza dos berços e áreas do entorno deverá ocorrer durante toda operação e os resíduos recolhidos depositados em caçambas devidamente identificadas quanto ao tipo de resíduo e à operadora que pertence. Essa gestão dos resíduos, deverá observar os princípios da Política Nacional dos Resíduos Sólidos da “não geração, redução, reutilização, reciclagem e tratamento

dos resíduos sólidos, bem como disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos ”.

16.6. Programas de Boas Práticas

A Administração do Porto, observa o disposto na NR – 29 – Norma Regulamentadora da Saúde e Segurança do Trabalho Portuário, item 29.2.2.18, alínea “e”, regulamentada pela Portaria nº. 3214, de 8 de junho de 1978, promovendo anualmente em conjunto com o SEST – Serviço Social do Transporte, SENAT – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte e demais órgãos de apoio, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho – SIPAT, a ser coordenada pela COMAST, em conjunto com o OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-obra, devendo ter como participantes representantes dos diversos setores envolvidos nas atividades portuárias.

17. Relações Porto Cidade

17.1. Revitalização de instalações portuárias

A Administração do Porto manterá observância para a revitalização do porto, com foco na Integração Porto x Cidade e o crescimento das cidades em seu entorno, atentando para as limitações físicas e operacionais, condições históricas, sociais e urbanas do porto e da cidade, de forma a proporcionar uma área viva, na qual reafirmará sua condição portuária, buscando o retorno da comunidade e a preservação histórico-cultural da região.

17.1.1 O Porto de Vitória poderá manter a recepção de navios de cruzeiros, procurando contribuir com o desenvolvimento sustentável do turismo, em parceria com órgãos ou instituições públicas, dentre os quais, a Prefeitura Municipal de Vitória.

17.2. Interface porto-cidade

17.2.1. A Administração do Porto possui Programa de Educação Ambiental e de Comunicação Social, os quais possuem ações para estabelecer a inter-relação entre a Administração do Porto e as partes interessadas, de modo a fomentar a transversalidade, a sustentabilidade, a participação e controle social, como orienta a Política Ambiental Brasileira, inserindo assim a comunicação ambiental nas questões estratégicas da empresa.

17.2.1.1 Entre as ações, estão previstas: divulgação dos Programas Ambientais realizados no Porto, apoio a projetos sociais das comunidades do entorno e a realização de campanhas educativas com temáticas ambientais.

17.2.1.2. A Administração do Porto realiza parcerias com as Prefeituras Municipais de Vitória e de Vila Velha para a realização das campanhas educativas nas escolas das comunidades do entorno.

17.2.1.3. Realiza também em parceria com a Autoridade Marítima, eventos náuticos tais como regatas, festa de São Pedro, volta da Taputera, além de visitas a embarcações da Marinha de Guerra do Brasil, sendo estas condicionadas a programação específica da embarcação e anuência da Capitania dos Portos do Espírito Santo, com o controle da Segurança Portuária da Administração do Porto.

17.2.2. Eventuais visitas de empresas, entidades e autoridades às instalações portuárias poderão ser organizados e conduzidas pela Administração do Porto, mediante programação específica.

17.3. Relacionamento com as comunidades no entorno do porto

17.3.1 A Ouvidoria da Administração do Porto, tem por objeto o estabelecimento de padrões de qualidade do atendimento prestado aos cidadãos; atendimento aos Indicadores de Avaliação de Desempenho, notadamente em relação ao tempo de resposta a reclamações e solicitações; transparência passiva, vez que regulamenta o direito à informação garantido pela Constituição Federal, obrigando órgãos públicos a considerar a publicidade como regra e o sigilo como exceção.

17.3.1.1 A Ouvidoria funciona como um elo entre a empresa e seus públicos, possibilitando uma comunicação mais efetiva, através de solicitações de informações, envio de sugestões, reclamações, denúncias e elogios. Possibilita o cadastramento e acompanhamento de manifestações remotamente, bastando acessar o link "[Ouvidoria – Denúncias, reclamações sugestões e elogios](#)", que uma sessão exclusiva será exibida. Outras formas de acessar o órgão são via telefone, presencialmente ou por correspondência.

17.3.2. A Administração do Porto possui ainda, com o objetivo de reforçar o compromisso corporativo com as comunidades diretamente influenciadas pelas atividades portuárias, dois Comitês Comunitários. O Comitê de Vitória contempla os bairros Centro, Cidade Alta, Ilha do Príncipe, Parque Moscoso e Vila Rubim. O Comitê de Vila Velha contempla os bairros Alecrim, Ataíde, Atalaia, Capuaba, Ilha das Flores, Paul, Planalto, Santa Rita, São Torquato, Vila Batista e Vila Garrido. As reuniões dos Comitês são trimestrais, contando com a participação dos líderes comunitários e moradores, e buscam a promoção, integração e construção de um espaço de diálogo com essas comunidades.

18. Vigilância e Segurança Portuária

18.1. Plano de Segurança Pública Portuária- PSPP

18.1.1. A Instalação Portuária administrada pela CODESA, encontra-se em Processo de Certificação *ISPS-Code*.

18.1.2. Através da Deliberação CONPORTOS nº. 35/2004, foi expedido o Termo de Aptidão – TA para a Declaração de Proteção – DC (TA nº. 36/2004). Os procedimentos de auditoria para a Certificação sob responsabilidade da CONPORTOS tiveram início em 2011.

18.1.3. Com a implementação das recomendações da CESPRTOS/CONPORTOS e ANTAQ, o CONPORTOS em 2013 emitiu a Deliberação nº. 361, concedendo a Declaração de Cumprimento para o Porto de Vitória.

18.1.4. Com a conclusão das obras de ampliação dos berços 101 e 102 do Cais Comercial de Vitória houve alteração do perímetro da referida Instalação, resultando na restituição do Estudo de Avaliação de Risco – EAR e do PSPP à CESPRTOS/ES, para o cumprimento do que dispõe a Resolução nº. 37/2005 da CONPORTOS.

18.1.5. O último Ato da CONPORTOS em relação à Certificação *ISPS Code* do Porto de Vitória ocorreu em 09/12/2015, através da Deliberação nº. 545, aprovando o EAR da CODESA, atualizado a outubro de 2014, determinando a publicação do ato no Diário Oficial da União, bem como o encaminhamento ao representante legal da CODESA, por intermédio da CESPRTOS/ES.

18.1.6. Fatores que influenciaram os processos destinados à Certificação *ISPS-Code* do Porto de Vitória, motivando a reavaliação dos processos já realizados junto ao Colegiado da CONPORTOS. Alterações dessa magnitude implicam em adequações ao EAR e, conseqüentemente ao PSPP, para que a Administração do Porto conquiste a Declaração de Cumprimento:

- I. Obras de Expansão do Cais Comercial de Vitória;
- II. Obras da Dragagem de Aprofundamento do Porto de Vitória;
- III. Obras do Novo Cais do Atalaia;
- IV. Alterações na Poligonal do Porto de Vitória;

V. Implantação do Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS);

VI. Implantação do Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente - CLPI.

18.1.7. Através da Resolução 052/2018, a CONPORTOS revogou suas resoluções, com exceção das Resoluções nº. 002/2002 e 023/2004, tornando obrigatória a atualização de todos os procedimentos alusivos ao processo de certificação.

18.1.8. Estudo de Avaliação de Risco revisado foi protocolizado em 05/06/2019 na CESPOTOS/ES, para análise e deliberação. Em sendo aprovado é remetido ao CONPORTOS, para deliberação e considerações finais. Caberá À Administração do Porto a protocolização do PSPP, que seguirá rito conforme legislação vigente.

18.2. Certificação ISPS Code

Findadas as ações contidas no item acima, em não havendo incorreções no processo, deverá ser homologado e publicado no Diário Oficial da União as aprovações do EAR e do PSPP da CODESA e, em sequenciamento a homologação do EAR e do PSPP, a CONPORTOS, em conjunto com a CESPOTOS, devem realizar a auditoria de segurança visando a emissão da Declaração de Cumprimento.

18.3. Norma de acesso ao porto de pessoas, veículos, cargas e bens

O assunto está regulamentado pela [Norma de Acesso ao Porto de Pessoas, Veículos - NAPV](#) no âmbito do Porto Organizado de Vitória. Referida norma é parte integrante do **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária**, em fase de atualização.

18.4. Plano viário do porto

O plano viário interno do porto é constituído basicamente por vias terrestres pavimentadas, que ligam as portarias aos Cais de Vitória, Capuaba e

Paul/Gusa, e respectivos prédios administrativos, devidamente sinalizadas, sendo o trânsito controlado pela Unidade de Segurança Portuária.

18.4.1. Os acessos às instalações supracitadas são realizados através das vias públicas conforme descrito no item **8.3. - Utilização dos sistemas viários** deste Regulamento.

18.4.2. Além das vias pavimentadas, o Cais de Capuaba e de Paul/Gusa dispõem de vias ferroviárias para atender aos terminais.

18.5. Vigilância das instalações de uso público. Serviços de recepção e cadastramento

18.5.1. Os serviços de Vigilância, Segurança e Policiamento no âmbito do Porto Organizado são realizados pela Guarda Portuária, em conformidade com a legislação em vigor e o **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária**.

18.5.2. Os serviços de recepção e cadastramento para o público usuário do Porto está disciplinado no **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária** que coloca em vigor a [Norma de Controle e Circulação de Pessoas e Veículos – NAPV](#), para aplicação no Porto Organizado de Vitória, sendo disponibilizados para atendimento 24 horas.

18.5.3. A CODESA disponibiliza em seu site, um link, denominado [ISPS Code – Segurança Portuária](#), onde o usuário encontra todas as informações relacionadas ao cadastramento de forma geral e o acesso ao porto, suas normas, documentos necessários e procedimentos a serem adotados.

18.6. Segurança Portuária

18.6.1. As atividades alusivas à Segurança Pública Portuária nas áreas e instalações sob jurisdição da Administração do Porto, são de competência e

exercidas diretamente pela Guarda Portuária, que realiza e concentra as atribuições de fiscalização e controle, bem como os serviços de policiamento ostensivo, conforme descrito no **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária**.

18.6.2. Demais atribuições imputadas à Guarda Portuária na esfera da segurança pública, insculpidas nas Portarias nº 180/01 do Ministério dos Transportes; nas Portarias nº. 121/09 e nº 350/14 da Secretaria de Portos da Presidência da República; no Código de Trânsito Brasileiro, Artigo 7º A; no Plano Nacional de Segurança Pública Portuária; na Lei nº. 12.815/13; na Lei nº. 13.675/18 – Sistema Único de Segurança Pública – SUSP, atuando a Autoridade Portuária como agente específico facilitador para a autuação por descumprimento da legislação de trânsito, valendo-se sua ação para toda a área física do porto organizado, inclusive nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.

18.6.3. O Decreto nº. 9.861/19 preconiza a participação da Autoridade Portuária como membro da CESPORTOS, no que tange a responsabilidade pela execução das ações da CONPORTOS, quanto a prevenção e repressão a atos ilícitos nos Portos, Terminais e Vias navegáveis, exercendo o policiamento interno das instalações portuárias, detendo em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais.

18.6.4. Compete à Guarda Portuária:

- I. Implementar, executar e controlar as ações, medidas e procedimentos de competência da Administração Portuária, na qualidade de Autoridade Portuária;
- II. Preservar a ordem pública, incolumidade das pessoas, bens e do patrimônio;

- III.** Controlar e fiscalizar o acesso e a circulação de pessoas, veículos, embarcações, equipamentos, bens, instalações, cargas e demais mercadorias;
- IV.** Auxiliar e participar de planejamento e operações específicas conjuntas com os demais órgãos de segurança pública;
- V.** Cumprir e fazer cumprir as normas de acesso e circulação de pessoas e veículos
- VI.** Exercer o controle do tráfego de veículos;
- VII.** Realizar a prevenção e o combate a incêndio em consonância com o Plano de Auxílio Mútuo (PAM) e o Plano Integrado de Emergência (PIE);
- VIII.** Exercer as atribuições de Agente da Autoridade de Trânsito, em conformidade com o Art. 7º-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB);
- IX.** A Guarda Portuária atua de forma ininterrupta nas ações de vigilância, segurança e policiamento das instalações portuárias, compreendendo a fiscalização e o controle de acesso e permanência de pessoas, veículos, equipamentos e mercadorias nas áreas dos portos, assim como, apoiando o combate a incêndios e ações de proteção do meio ambiente, conforme disposto no PNSPP, nas normas da CONPORTOS e das deliberações da CESPORTOS, bem como, as atividades de controle e fiscalização de trânsito, de combate a incêndios, de vigilância, segurança e policiamento;
- X.** Há previsão legal no PNSPP sobre a integração dos órgãos que compõem a CESPORTOS, cujo escopo é uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos e que as Guardas Portuárias compõem o Sistema Único de Segurança Pública, com o advento da Lei nº 13.675/2018, com finalidade da preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, por meio de atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada dos órgãos de segurança pública e defesa

social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em articulação com a sociedade.

18.6.5. Localização dos Portões de Acesso

18.6.5.1. Cais Comercial de Vitória.

- I. Portaria principal pela Avenida Elias Miguel, Bairro Vila Rubin;
- II. Portaria de pedestre, aberto em horários pré estabelecidos para acesso dos trabalhadores e Portaria de emergência (somente como rota de fuga), localizadas na Avenida Getúlio Vargas.

18.6.5.2. Cais de Capuaba.

- I. Portaria principal. Acesso pela estrada de Capuaba;
- II. Portaria de emergência (rota de fuga): acesso pela “Fazendinha”, Travessa Kalope, Bairro Paul;
- III. Portão Ferroviário. Acesso da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

18.6.5.3. Cais de Paul Gusa

- I. Portaria Principal. Acesso pela Avenida Anézio José Simões, Bairro Paul;
- II. Portão ferroviário. Acesso da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

18.6.6. Contato com os responsáveis pela segurança do porto.

Acesso pelo site da Codesa (WWW.codesa.gov.br), em “O Porto – ISPS Code – Segurança do Porto”.

18.7. Segurança e vigilância na área molhada do porto

18.7.1. Sem prejuízo de toda a legislação pertinente, na forma deste regulamento, a segurança e vigilância na área molhada do Porto de Vitória, observará a atuação da Capitania dos Portos, da Polícia Federal, através do NEPOM - Núcleo da Polícia Federal e os procedimentos da Guarda Portuária, como discriminados a seguir de acordo com as normas e regulamentos vigentes.

I. A Capitania dos Portos tem procedimentos descritos no **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária;**

II. A Polícia Federal - PF atua no porto em consonância com o Termo de Convênio nº. 004/2005 celebrado entre a CODESA e PF, com propósito de cooperação mútua, permitindo a instalação de um Núcleo Especial de Policiamento Marítimo – NEPOM, hoje no Cais Comercial de Vitória, com objetivo de atender ao Plano de Segurança nos Portos;

III. A Guarda Portuária tem seus procedimentos também descritos no **PSPP – Plano de Segurança Pública Portuária**, que estabelece a competência da Administração do Porto, por meio de sua unidade, promover a segurança na área do porto organizado. Na zona primária, a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação, que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias;

IV. Na área molhada, os procedimentos para vigilância estão sob monitoramento por circuito fechado de televisão - CFTV, centralizados no CCCOM – Centro de Controle e Comunicação da Administração do Porto;

V. A vigilância da área molhada conta ainda com o apoio do VTMS da Administração do Porto, área, compreendendo as áreas de fundeio das

embarcações, canal de acesso e bacia de evolução e todo o recinto do porto.

19. Infrações, proibições e penalidades

19.1. Infrações

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

- I. Realização de operações portuárias com infringência ao disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, ou com inobservância deste Regulamento;
- II. Recusa injustificada, por parte do OGMO, na distribuição de trabalhadores a qualquer Operador Portuário; ou
- III. Utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.
 - III. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

19.2. Proibições

São consideradas proibições na área do porto organizado

- I. Manutenção ou reparo de navios atracados ou fundeados que os impeçam de se movimentar em caso de necessidade ou emergência, a menos que previamente autorizado pela Administração do Porto, com anuência da Autoridade Marítima;

II. Batimento externo de ferrugem ou pintura do costado da embarcação sem prévia autorização da Administração do Porto e sem a utilização de dispositivos de proteção à obra de acostagem e ao meio ambiente;

III. Obstrução do acesso de aparelho ou instalação de combate a incêndio e de primeiros socorros;

IV. Manobra de embarcação, dentro da área do porto organizado, sem a prévia programação e autorização da Administração do Porto;

V. A Administração do Porto poderá estabelecer outras proibições em norma específica.

19.3. Penalidades

As infrações estarão sujeitas à aplicação de penalidades, conforme previsto na Resolução da ANTAQ nº. 3.274/2014 (alterada pela Resolução nº. 3584/2014 e Resolução nº. 02/2015), e regulamentado pelo [Manual de Fiscalização Conjunta firmado entre a CODESA e a ANTAQ](#).

20. Disposições transitórias

20.1 Os casos de não previsão, de omissão, ou decorrentes de dificuldade de interpretação deste Regulamento, serão analisados pela Diretoria Executiva da CODESA.

20.2. As normas administrativas e operacionais vigentes no porto, naquilo que não contrariem este Regulamento, serão mantidas e aplicadas até a edição de novas normas que venham a substituí-las.

20.3. A Administração do Porto procederá à adaptação dos contratos que acaso mantenha com usuários, referentes aos usos de instalações portuárias, de forma a adequá-los ao que é estipulado neste Regulamento.