



COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA

Administração do Porto de Imbituba

TARIFA DO PORTO DE IMBITUBA
Aprovada em 26 de novembro de 1998

ÍNDICE

1) PRELIMINARES

2) CONCEITOS BÁSICOS

2.1) Vantagens

2.2) Serviços

2.3) Definições

3) TABELAS

I - Infra-estrutura Terrestre

II - Infra-estrutura Marítima

III - Armazenagens de Mercadorias Importadas do Estrangeiro

III.1 - Taxas Gerais

III.2 - Taxas Especiais

4) ADICIONAL DE TARIFA PORTUÁRIA

5) OBSERVAÇÕES FINAIS

1. PRELIMINARES

A Lei Nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, trouxe um alento de modernidade aos portos nacionais, sobretudo no que tange às relações capital-trabalho.

Talvez a mais importante inovação da referida Lei seja a quebra do monopólio da prestação dos serviços portuários de carga e descarga de embarcações, com a criação dos Operadores Portuários e do Órgão Gestor de Mão-de-obra, em cada porto, tornando esta atividade competitiva e regida pelas leis de mercado.

Assim, concomitantemente com a proibição da atuação das antigas entidades estivadoras, fruto do revogado Artigo 255 da CLT, surge a necessidade de se definir a nova estrutura tarifária, em atenção ao disposto no artigo 51 da Lei 8.630/93.

A nova estrutura tarifária não contempla serviços como os de capatazia ou de estiva, que são do escopo dos operadores portuários, assim como, todo e qualquer serviço da alçada da livre iniciativa.

2. CONCEITOS BÁSICOS

Alguns conceitos do vetusto e revogado Decreto Nº 24.508, de 29/06/34, serão utilizados, principalmente por estarem arraigados na cultura portuária brasileira e presentes até, na Lei 8.630/93.

Os conceitos a seguir elencados objetivam facilitar a assimilação do espírito do tarifador pelos usuários. Os conceitos de vantagem e serviço foram destacados, pela importância de sua caracterização e por sua etimologia, das demais definições:

2.1. Vantagens

Vantagem é um benefício que se usufrui, sem que haja uma contraprestação ativa por parte da autoridade portuária, ou melhor, nas vantagens, toda ação cabe ao usuário.

2.2. Serviços

Serviços é uma contraprestação ativa por parte da autoridade portuária.

2.3. Definições

As vantagens de utilização do porto e atracação, que, seguindo o modelo tarifário em substituição, eram encargos dos armadores, serão adaptados à nova realidade portuária, uma vez que os operadores portuários constituem nova categoria de beneficiários indiretos da existência do Porto.

2.3.1. Infra-estrutura Marítima

É a vantagem que usufruem os navios, encontrando águas tranqüilas e profundas para seu abrigo e instalações de acostagem.

2.3.2. Infra-estrutura Terrestre

É a vantagem que usufruem os operadores portuários de encontrarem toda infra-estrutura terrestre à sua disposição, para realização de suas tarefas, inclusive iluminação, para as operações noturnas.

2.3.3. Armazenagem

É o serviço prestado pela administração portuária, de fiel guardar e conservar mercadorias e contêineres que lhes forem confiados, na importação do estrangeiro.

As mercadorias destinadas a exportação para o estrangeiro e as de objeto do tráfego de cabotagem, não são objeto de tarifação, pois os serviços de lhes fiel guardar e conservar são da livre iniciativa e exercidos até mesmo por terminais retroportuários.

Os serviços de armazenagem previstos na tarifa portuária restringem-se, *strictum sensu*, a fiel guardar e conservar mercadorias. Não

estão incluídos, portanto, nos serviços de armazenagem, nada além da intangibilidade de fiel guardar e conservar.

As armazenagens portuárias são armazenagens reguladoras de fluxo.

2.3.4. Trânsito

Mercadorias em trânsito são as manifestadas para outro porto e que venham a ser descarregadas em Imbituba por conveniência do armador, para embarque em outro navio.

São mercadorias que permanecem nos recintos portuários sob a égide de um conhecimento de transporte ("bill of lading") e que chegaram ao Porto por hidrovia e sairão pelo mesmo modo de transporte.

2.3.5. Convencional

São serviços e taxas que, dada a sua complexidade, serão definidos posteriormente pela autoridade portuária. Assim, todo e qualquer serviço que constar a palavra convencional, por extenso ou abreviada (conv.), no lugar das taxas ou preços, será objeto de Ordem de Serviço da administração portuária, que definirá os serviços propriamente ditos e respectivas taxas, ou de contrato.

3. TABELAS

I - INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE

Taxa devida pelos operadores portuários

Taxas Gerais:

1. Por contêiner de 20 pés, cheio ou vazio	R\$	33,17
2. Por contêiner de 40 pés, cheio ou vazio	R\$	33,17
3. Por contêiner de outro comprimento, cheio ou vazio	R\$	33,17
4. Por tonelada de granel sólido	R\$	2,00
5. Por tonelada de granel líquido	R\$	2,65
6. Por tonelada de carga frigorificada	R\$	4,64
7. Por tonelada de sacaria	R\$	3,32
8. Por tonelada de carga geral diversificada	R\$	3,32
9. Por tonelada de mercadorias não enquadradas nos itens anteriores	R\$	3,98

Isenções:

(Não há).

Observações:

1. A Administração do Porto poderá conceder descontos temporários nas taxas desta tabela, através de Ordem de Serviço, que beneficie a todos os usuários.

2. Navios de linha regular

Nos navios de linha regular, os contratos de transporte ("contracts of carriage") são geralmente efetuados "liners terms", onde as despesas de embarque ou desembarque correm por conta do armador.

Entretantes, mesmo nos navios de linha regular, podem surgir contratos de transporte atípicos, onde as despesas de embarque ou desembarque são cometidas ao embarcador ou consignatário, respectivamente.

Também, nos navios de linha regular, podem surgir afretamentos parciais, como "space charter-charter party", onde as despesas de embarque e desembarque são cometidas ao afretador.

Assim, urge que o armador, diretamente ou através de seu agente, informe previamente à autoridade portuária, para efeito de aplicação das taxas desta tabela:

- a) o nome do operador portuário que atuará nas fainas sob sua responsabilidade;
- b) o nome dos embarcadores e consignatários que tem contratos de transporte atípicos e, se possível, o nome dos operadores portuários dos mesmos;

3. Navios errantes

Os transportes nos navios errantes ("Tramps") são definidos por contratos de afretamento ("charter party").

Assim, para efeito da aplicação das taxas desta tabela, o armador, diretamente ou através de seu agente, deve:

- a) informar as bases do(s) contrato(s) afretamento, ou seja, se o embarque e/ou a descarga correrão por sua carta ou não;
 - b) informar o nome do operador portuário que atuará em seu nome;
 - c) informar o nome dos embarcadores / consignatários (afretadores) que devem nomear operadores portuários;
4. As observações 2 e 3 dispõem sobre situações onde dois ou mais operadores portuários estejam operando em paralelo, ao mesmo tempo ou não, num mesmo navio.
5. Nas situações onde dois ou mais operadores portuários trabalham em linha, numa mesma faina de carregamento ou descarregamento de embarcações, será considerado como operador portuário responsável pela faina e pelas taxas desta tabela, o que executar as fainas de estiva, sendo os demais considerados subcontratados daquele.
6. As taxas desta tabela serão calculadas em função da quantidade de carga efetivamente movimentada e, à falta de informações sobre esta, sobre a declarada nos manifestos ou relações de embarque.

II - INFRA-ESTRUTURA MARÍTIMA

Taxa devida pelos armadores

Taxas Gerais:

1 - Por metro linear do comprimento total da embarcação, por hora ou fração:

a) Navios Roll-on/Roll-off	R\$ 0,50
b) Navios porta contêineres	R\$ 2,39
c) Navios de granel sólido	R\$ 1,00
d) Navios de granel líquido	R\$ 2,00
e) Navios de carga geral	R\$ 0,50
f) Outras embarcações	R\$ 1,99

Isenções:

1. Navios da Marinha Brasileira, desde que não em viagem comercial e os de guerra estrangeiro, desde que haja reciprocidade de tratamento com os nacionais, nos seus países.

Observações:

1. As taxas desta Tabela aplicam-se a toda e qualquer embarcação que entre na Área do Porto Organizado de Imbituba, de que trata o inciso IV do parágrafo 1º do

Artigo 1º da Lei 8.630/93, a partir do momento da atracação, mesmo aos navios que venham a atracar a contrabordo de embarcação, até a sua desatracação, e, para embarcações que simplesmente fundeiem, desde o lançamento do primeiro ferro até o recolhimento do último;

- 2 Como não se trata de uma tabela de serviço, a amarração dos navios far-se-á por conta dos armadores;
- 3 Para efeito da contagem de tempo, considerar-se-á a hora de início e de término até os minutos.
4. Para efeito da aplicação desta tabela, classificar-se-ão os navios da seguinte forma:
 - 4.1. Navios que simplesmente fundeiem ou atraquem: como outras embarcações;
 - 4.2. Navios que movimentem mercadoria: serão classificados em função da maioria da carga movimentada.
 - 4.3. Navios que fundeiem e posteriormente movimentem carga: serão classificados em função da maioria da carga movimentada, desde o lançamento do primeiro ferro.
 - 4.4. Navios que atraquem, movimentem carga e depois fundeiem; serão classificados em função da maioria da carga movimentada.
5. A Administração do Porto poderá conceder descontos temporários nas taxas desta tabela, através de Ordem de Serviço, que beneficie a todos os usuários.

III - ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS IMPORTADAS:

III.1 - Taxas Gerais

Taxas devidas pelos donos das mercadorias.

1.	Pelo primeiro período de 15 dias ou fração	0,15%
2.	Pelo segundo período de 15 dias ou fração	0,30%
3.	Pelo terceiro período de 15 dias ou fração	0,40%
4.	No quarto período de 15 dias e nos períodos subsequentes ou fração	0,50%

Observações:

1. As taxas deste item são percentuais que se aplicam ao valor CIF (Custo, Seguro e Frete) das mercadorias.
2. As taxas deste item se aplicam a mercadorias acondicionadas em contêineres, enquanto permanecerem nesta condição.
3. As mercadorias desconsolidadas de contêineres sujeitam-se ao pagamento das taxas deste item, caso sejam entregues à guarda da Administração do Porto e a partir deste momento.
4. As mercadorias nacionalizadas que permanecerem armazenadas por mais de 90 (noventa) dias de sua nacionalização serão consideradas abandonadas e serão leiloadas pela Administração do Porto que, do valor apurado retirará as despesas realizadas com o leilão e o montante de taxas portuárias devidas, depositando o saldo à disposição dos interessados.
5. As taxas deste item se aplicam a mercadorias em trânsito ou às oriundas de navio arribados.
6. A observação nº 4 aplica-se às mercadorias brasileiras reimportadas, a partir de sua liberação pelas autoridades alfandegárias.
7. A Administração do Porto poderá conceder descontos temporários nas taxas desta tabela, através de Ordem de Serviço, que beneficie a todos os usuários.

III.2- Taxas Especiais

Taxas devidas pelos donos das mercadorias ou pelos requisitantes. (Exportação)

1. Por contêiner, cheio ou vazio, por dia ou fração:

1.1. Na primeira quinzena

a) de 20 pés de comprimento	zero
b) de 40 pés de comprimento	zero
c) de outro comprimento	zero

1.2. Nas demais quinzenas

a) de 20 pés de comprimento	R\$ 2,00
b) de 40 pés de comprimento	R\$ 3,00
c) de outro comprimento	R\$ 3,00

2. Por tonelada de mercadoria em trânsito ou as oriundas e/ou destinadas a navios arribados, por quinzena ou fração: (Exportação / Importação após nacionalizadas)

a) Carga geral diversificada	R\$ 1,50
b) Sacaria (armazém)	R\$ 1,40
c) Granel (armazém)	R\$ 0,90
d) Granel (pátio)	R\$ 0,20
d) Outras	conv

Observações:

1. As taxas do subitem 1 deste item aplicam-se aos contêineres cheios em trânsito, com uma redução de 50% (cinquenta por cento), e aos oriundos de navios arribados, estes sem desconto.
2. As taxas do subitem 1 deste item cobrem as mercadorias acondicionadas em contêineres, enquanto estiverem nesta condição. Após a desconsolidação do contêiner, este continua sob a égide deste item e a sua carga passa a ser objeto do subitem 2.
3. As mercadorias nacionais ou nacionalizadas que permanecerem armazenadas por mais de 90 (noventa) dias serão consideradas abandonadas e serão leiloadas pela Administração do Porto que, do valor apurado, retirará as despesas realizadas com o leilão e o montante das taxas portuárias devidas, depositando o saldo à disposição dos interessados.
4. Os contêineres vazios nacionais ou nacionalizados, armazenados há mais de 120 (cento e vinte) dias, terão o tratamento previsto na observação 3.
5. A Administração do Porto poderá conceder descontos temporários nas taxas desta tabela, através de Ordem de Serviço, que beneficie a todos os usuários.

4. ADICIONAL DE TARIFA PORTUÁRIA

O Adicional de Tarifa Portuária de que trata a Lei 7.700, de 21/12/88, e o Artigo 52 da Lei 8.630, de 25/02/93, de acordo com a súmula 50 do Tribunal Superior de Justiça, incidirá apenas sobre a tabela de Armazenagem III.

5. OBSERVAÇÕES FINAIS

Os preços dos serviços e vantagens previstos na presente tarifa são para pagamento à vista. Contudo, os bons clientes poderão vir a celebrar contrato de crédito com a Administração do Porto, obtendo maiores prazos para pagamento.

Tem-se que se deixar bem claro que os preços dos serviços aqui tratados não importam juros, na flexibilização dos pagamentos. As dilatações de prazos para pagamento, se houverem, em função dos aludidos contratos de crédito, deverão ser encaradas como descontos, relativamente falado.

A responsabilidade pelo pagamento dos serviços portuários, definida em cada tabela como do dono da mercadoria ou do requisitante, foram assim definidas, considerando-se que as mercadorias neste Porto movimentadas fossem cobertas por conhecimentos "pier to pier" ou "house to pier", na importação, e "pier to pier" ou "pier to house", na exportação. Os serviços prestados a mercadorias cobertas por conhecimentos "pier to house" ou "house to house", na importação, e "house to pier" ou "house to house", na exportação, são devidos pelos emitentes dos respectivos conhecimentos.