



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.152, DE 2002

(Da Sra. Telma de Souza)

Inclui § ao art. 1º da Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, renumera os incisos IV e V e inclui alíneas.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º

§1º

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária .

§ 2º - O Ministério dos Transportes procederá consulta prévia ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP, sobre a proposta de alteração da área do porto organizado.

I – Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei".

a) Nas regiões portuárias, geográfica e economicamente integradas, com apenas um canal de navegação de acesso, a área do porto organizado será indivisível.

b) Por indicação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária ao Ministério competente, as áreas dos portos organizados objetos de alterações após a promulgação da Lei 8.630/93, até esta data, quando couber, serão reenquadradas para atendimento do inciso anterior.

Justificativa:

A Lei dos Portos (Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993) define como Porto Organizado (Capítulo 1, artigo 1º, parágrafo 1º, inciso I) aquele “*construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária*”. A mesma Lei inclui na Área do Porto Organizado (Capítulo 1, artigo 1º, parágrafo 1º, inciso IV) e sob responsabilidade da Administração do Porto, a “*infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio*”.

Dessas definições pode-se observar desde logo que Porto Organizado é um conceito funcional, que abarca uma série de atributos e instalações que permitem o tráfego e as operações portuárias. No conjunto da Lei 8.630 torna-se evidente que um Porto Organizado pode abrigar inúmeros operadores portuários, arrendatários e mesmo instalações de uso privativo, em regime concorrencial. Não é o caso dos Terminais Privativos.

A cada Porto Organizado corresponde uma Autoridade Portuária, uma Administradora, que é a própria Autoridade Portuária, e um Órgão Gestor de Mão-de-Obra. Nenhuma dessas organizações existe, obrigatoriamente, para os Terminais Privativos fora do Porto Organizado.

Do ponto de vista físico, especialmente nos portos em que existe um único canal de acesso, é impossível imaginar-se como um Terminal Privativo possa operar dispensando as mesmas instalações e facilidades exigidas para os Portos Organizados. É límpido, portanto, que nos portos com um único canal de navegação e, portanto, mesmas bacias de evolução e áreas de fundeio, é impossível que um Terminal Privativo externo ao Porto Organizado deixe de utilizar a infra-estrutura deste para consecução de suas finalidades.

Da mesma forma é evidente que as conceituações existentes na Lei são insuficientes para distinguir o Porto Organizado e o Terminal Privativo externo ao primeiro, situação agravada, como explicado, no caso dos portos de canal único de acesso e mesmas facilidades de navegação.

Deve-se concluir, portanto, que a diferença física de estar dentro ou fora de um Porto Organizado é extremamente vaga, se é que podemos atribuir-lhe existência real. Institucionalmente, porém, a diferença é grande e repercute inclusive na necessária garantia concorrencial, que deveria ser isonômica, até para atender o espírito da formulação da própria Lei e do Programa Nacional de

Desestatização. A anomalia inibe a iniciativa de investimentos numa região portuária integrada, sujeita a atos extemporâneos de autoridades menores, que afrontam a legislação aprovada pelo Congresso Nacional, como há exemplos nos anos recentes. A consequência de decisões ministeriais, sem qualquer consulta aos colegiados formados pelos conselhos de autoridade portuária (CAPs), a quem cabe o efetivo conhecimento e responsabilidade política das respectivas áreas, resulta em benefícios para uns em detrimento de outros, conforme a localização dos arrendatários portuários. Linhas divisórias nos portos organizados surgem da noite para o dia, via portarias ministeriais, sempre sem qualquer exposição de motivos, sinal de autoritarismo e de clara afronta ao princípio da regionalização de poderes, que supostamente a Lei nº 8630/93 quis contemplar.

O Terminal Privativo, ao depender, para a realização de tráfego e operação portuária, da utilização da mesma infra-estrutura que serve ao Porto Organizado, está sendo diretamente beneficiado por ela. Considerando que a Lei estabelece que a Administração do Porto, que corresponde à Autoridade Portuária, deve manter as facilidades de acesso aquaviário da Área do Porto Organizado, torna-se impossível distinguir os beneficiários das tarefas das quais a Autoridade Portuária deve desincumbir-se ou mesmo a área em que essas tarefas serão empreendidas. Vale grifar: essa situação é especialmente grave nos casos de uso conjunto de um único canal de navegação e demais facilidades.

A excessiva liberalidade da Lei, em seu artigo 50, ao autorizar o Poder Executivo a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos, permite que a definição da abrangência de um Porto Organizado ou a caracterização de uma instalação portuária de uso privativo, se integrante ou não de um Porto Organizado, possa ser feita de modo casuístico, ao sabor de interesses de turno.

E, ainda assim, tal artigo não poderia significar autorização para a criação de conflitos administrativos e gerenciais nos portos, como tem ocorrido, do ponto de vista da boa técnica de administração e gerenciamento. Frente ao disposto pela Lei, a Autoridade Portuária, que é pública, deve realizar tarefas que beneficiarão diretamente os Terminais Privativos, que têm caráter privado, mas **ser** (sem)ter qualquer jurisdição sobre as áreas em que se instalam.

Nos portos de um único canal de acesso, **localizados em áreas geográfica e economicamente integradas**, essa situação chega ao paradoxo, como é fácil imaginar. Ocorrem frequentemente problemas até de ordem informacional, com dificuldades artificiais para a obtenção de dados fundamentais à administração, ao planejamento e à fiscalização de atividades que envolvem todo o porto e o conjunto de seus usuários.

Cito, como exemplo da longevidade do conflito, dois trechos das justificativas apresentadas pelo Procurador da República no Estado do Espírito Santo em novembro 1996, ao encaminhar ao Procurador Geral da República um processo propondo recomendação ao Ministro dos Transportes para que corrigisse a “ilegalidade” quanto à fixação da área do Porto Organizado de Vitória, que dele excluiu os complexos de Praia Mole e Tubarão.

Citando:

"A grande discussão se deu após a promulgação da Lei dos Portos, que passou a diferenciar a instalação portuária de uso privativo que se encontra dentro da área de um Porto Organizado daquela que se situa fora da referida Área. Seria mais vantajoso para a iniciativa privada que estivesse enquadrada na segunda situação, pois assim, não estaria sujeita a uma série de obrigações, como a obediência ao CAP, o pagamento da tarifa portuária, dentre outras."

"A Lei, portanto, estabelece que toda a infra-estrutura portuária que houver sido construída com recursos públicos deverá estar sob jurisdição de uma Autoridade Portuária. Também decorre da Lei que se um Terminal de uso Privativo depende, para a realização de tráfego e operação portuária, da utilização da mesma infra-estrutura, estará sendo beneficiado por ela e, portanto, deverá estar submetido à Jurisdição da Autoridade Portuária. Observe-se que a Lei fala em "jurisdição" e não em "direção". Perfeitamente compatível o dispositivo, portanto, com o fato de um Terminal estar sendo explorado pela iniciativa privada".

Cito, igualmente, para atestar a atualidade da questão, a decisão de juíza da 1ª Vara Federal de Santos, de maio de 2002, em ação da Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa) contra a União e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) Administradora do Porto e Autoridade Portuária de Santos.

Citando:

“Pela simples leitura da legislação (...) deduz-se que a Cosipa encontra-se localizada na área do Porto Organizado de Santos, vez que utiliza a infra-estrutura de proteção e acesso fornecida pela ré Codesp no canal de acesso aquaviário do Porto de Santos (...) Cabe ainda perquerir se válida a alteração do conceito de área do Porto Organizado, perpetrada pela portaria 95/95 (do Ministério dos Transportes). O mestre Hely Lopes Meirelles ensina-nos que portaria é ato ordinário, não detendo legitimidade para alterar

dispositivo legal pertinente a qualquer assunto. Nesse diapasão, a Portaria 94/95, alterando o conceito de porto organizado, padece de legalidade, consequentemente, não produz efeitos jurídicos, devendo então prevalecer a definição prevista na Lei 8.630/93, cuja interpretação insere o Terminal Privativo (...) na área sujeita à Administração do Porto de Santos, não havendo falar em exclusão por força da aludida portaria.”

Não nos parece ser outro o motivo de ainda mais recente tentativa de institucionalizar, por vias transversas, o que dispunha a citada portaria do Ministério dos transportes em relação ao Porto de Santos, em São Paulo. Trata-se de decreto do Sr. Presidente da República, de número 4.333, de 12 de agosto de 2002, que incorpora, no caso de Santos, o teor exato da contestada portaria ministerial que já havia dividido o que é indivisível em 1995. Estabelece ainda critérios divisionistas também nos portos de Fortaleza, no Ceará, e Vitória, no Espírito Santo.

Não se trata de uma hipótese, portanto, a fragilidade da atual situação, já que existem outros casos conhecidos de conflitos semelhantes, como os do Amapá, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina, que se arrastam há muito. Igualmente não se trata de uma interpretação do texto da Lei, mas da constatação de que existe essa vulnerabilidade na Política Portuária, que esse projeto busca corrigir de forma clara e objetiva.

Sala das Sessões, em 27 de agosto de 2002.

Deputada Telma de Souza
PT/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

DISPÕE SOBRE O REGIME JURÍDICO DA
EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E
DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I

DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebramares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei;

V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta Lei.

.....

CAPÍTULO VI DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I Do Conselho de Autoridade Portuária

.....

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária - CAPs instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

Seção II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infraestrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - 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, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

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

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

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para

utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

.....

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

.....

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

.....

.....

DECRETO Nº 4.333, DE 12 DE AGOSTO DE 2002.

Regulamenta a delimitação das áreas do Porto Organizado de Fortaleza, Santos e Vitória, suas instalações, infra-estrutura e planta geográfica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e de acordo com o art. 5º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Fortaleza, no Estado do Ceará, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres e marítimas, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas a seguir indicadas: Ponto A: Latitude 3º 43' 15"S, Longitude: 038º 28' 37"W; Ponto B: Latitude 3º 43' 06"S, Longitude 038º 28' 44"W; Ponto C: Latitude 3º 43' 16"S, Longitude 038º 29' 00"W; Ponto D: Latitude 3º 43' 16"S, Longitude 038º 29' 27"W; Ponto E: Latitude 3º 42' 40"S, Longitude: 038º 29' 27"W; Ponto F: Latitude 3º 41' 55"S, Longitude 038º 30' 38"W; Ponto G: Latitude 3º 41' 00"S, Longitude 038º 30' 38"W; Ponto H: Latitude 3º 41' 00"S, Longitude 038º 26' 48"W; Ponto I: Latitude 3º 42' 38"S, Longitude: 038º 26' 48"W; Ponto J: Latitude 3º 43' 14"S, Longitude 038º 28' 09"W; Ponto K: Latitude 3º 43' 00"S, Longitude 038º 28' 10"W; Ponto L: Latitude 3º 43' 10"S, Longitude 038º 28' 29"W, abrangendo todos os cais, docas, pontes, piers de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias

internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Fortaleza, ou sob sua guarda e responsabilidade;

II - pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por órgão do Poder Público.

Parágrafo único. A Administração do Porto de Fortaleza fará a demarcação em planta da área definida neste artigo.

Art. 2º A área do Porto Organizado de Santos, no Estado de São Paulo, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do estuário formado pelas Ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, desde a Ponta da Praia até a Alamoia e, na margem esquerda, desde as Ilhas de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro, abrangendo todos os cais, docas, pontes, piers de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Santos, ou sob sua guarda e responsabilidade, incluindo-se também a Usina Hidrelétrica de Itatinga e a faixa de domínio de suas linhas de transmissão;

II - pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso até o paralelo 23° 54' 48"S e áreas adjacentes a este até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por órgão do Poder Público.

Parágrafo único. A Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP fará a demarcação em planta da área definida neste artigo.

Art. 3º A área do Porto Organizado de Vitória, no Estado do Espírito Santo, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres existentes nos municípios de Vitória e Vila Velha, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas a seguir indicadas: Ponto A: Latitude 20° 19' 26"S, Longitude: 040° 21' 00"W; Ponto B: Latitude 20° 19' 36"S, Longitude 040° 21' 07"W; Ponto C: Latitude 20° 19' 27"S, Longitude 040° 16' 03"W; Ponto D: Latitude 20° 18' 39"S, Longitude 040° 16' 33"W abrangendo todos os cais, docas, dolphins e piers de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo destas áreas e suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Vitória ou sob sua guarda e responsabilidade;

II - pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao Porto de Vitória, compreendendo as áreas de fundeio definidas pelas coordenadas geográficas a seguir indicadas: Ponto X: Latitude 20° 20' 02"S, Longitude 040° 15' 13"W, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações portuárias terrestres do porto organizado,

conforme definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por órgão do Poder Público; e

III - pela infra-estrutura de proteção determinadas pelas coordenadas geográficas a seguir indicadas: Ponto 1: Latitude 20° 18' 01"S, Longitude 040° 14' 27"W; Ponto 2: Latitude 20° 17' 40"S, Longitude 040° 13' 49"W; Ponto 3: Latitude 20° 17' 15"S, Longitude 040° 14' 00"W; Ponto 4: Latitude 20° 17' 13"S, Longitude 040° 13' 57"W; Ponto 5: Latitude 20° 17' 41"S, Longitude 040° 13' 47"W; Ponto 6: Latitude 20° 18' 05"S; Longitude 040° 14' 26"W, e pela bacia de evolução com raio de 350 metros cujo centro da circunferência tem coordenada de Ponto Y: Latitude 20° 17' 48"S, Longitude 040° 14' 25"W.

Parágrafo único. A Administração do Porto de Vitória fará a demarcação em planta das áreas definidas neste artigo.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 12 de agosto de 2002; 181º da Independência e 114º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

João Henrique

PORTARIA Nº 94/MT, DE 17 DE FEVEREIRO DE 1995

DEFINE A ÁREA ORGANIZADA DO PORTO DE SANTOS/SP

O **MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição e tendo em vista o que dispõe o inciso IV do parágrafo 1º do art. 1º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, resolve:

Art. 1º A área do porto organizado de Santos, no Estado de São Paulo, é constituída:

- a) pelas instalações portuárias terrestres existentes, na margem direita do estuário formado pelas Ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, desde a Ponta da Praia até a Alamoia e, na margem esquerda, desde a Ilhas de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres e atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Santos, ou sob sua guarda e responsabilidade, incluindo-se também a Usina Hidrelétrica de Itatinga e a faixa de domínio de suas linhas de transmissão.
- b) pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso até o paralelo 23°54'48" Sul e áreas adjacentes a este até as margens das instalações terrestres do porto

organizado, conforme definido no item “a” desta Portaria, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.

Art. 2º A Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP fará a demarcação em planta da área definida no art. 1º.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogada a Portaria nº 1.021, de 20 de dezembro de 1993.

ODACIR KLEIN

FIM DO DOCUMENTO
