REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

ERROS E OMISSÕES DOS TERMINAIS QUE GERAM PREJUÍZOS AOS USUÁRIOS E LUCROS AOS OPERADORES: A INOBSERVÂNCIA ÀS NORMAS E À LEGISLAÇÃO VIGENTE EM RAZÃO DE INDISPONIBILIDADE DE INFORMAÇÕES

Cintia de Fátima Virginio
Thamirys Silva de Araújo Corrêa Guimarães
Vander Serra de Abreu
Fábio do Carmo Gentil
observatorioportuario@unisanta.br

Resumo: Este artigo tem como objetivo contextualizar a temática do trabalho portuário ressaltando a necessidade de análise dos erros que geram custos e prejuízos ao usuário em contrapartida aos lucros auferidos para operadores pelo cometimento destes erros, bem como a importância desta relação operador versus usuário no âmbito do setor portuário para a economia do país, destacando sua relevância para o comércio exterior e para a movimentação de mercadorias. Será abordada a inobservância à legislação e às normativas vigentes, bem como a insuficiente disponibilidade de informação, muitas vezes confusa ou até mesmo inexistente, a qual induz usuários e operadores a erros cujos prejuízos na maioria das vezes são absorvidos pelo importador/exportador, e visa buscar soluções para este contrassenso. Serão abordados também aspectos como infraestrutura e superestrutura dos portos organizados, principais operações realizadas e a complexidade das atividades portuárias. Por fim, será destacada a importância de garantir a conformidade das atividades portuárias com a legislação e normativas vigentes, a fim de assegurar a eficiência e a transparência no setor portuário para maior segurança de seus usuários.

Palavras-chave: legislação, trabalho portuário, comercio exterior, portos organizados, infraestrutura, superestrutura, atividades portuárias.

ERRORS AND OMISSIONS IN THE PORT SECTOR THAT CAUSE COSTS AND LOSSES TO USERS AND PROFITS TO OPERATORS: FAILURE TO COMPLY WITH REGULATIONS AND CURRENT LEGISLATION AS A CONSEQUENCE OF THE UNAVAILABILITY OF INFORMATION.

Abstract: This article aims to contextualize the theme of port work, highlighting the need to analyze the errors that generate costs and losses for the user in return for the profits earned for operators by committing these errors, as well as the importance of this operator versus user relationship within the sector. port for the country's economy, highlighting its relevance for foreign trade and the movement of goods. Non-compliance with current legislation and regulations will be addressed, as well as the insufficient availability of information, often confusing or even non-existent, which leads users and operators to errors whose losses are most often absorbed by the importer/exporter, and aims to seek solutions to this contradiction. Aspects such as infrastructure and superstructure of organized ports, main operations carried out and the complexity of port activities will also be covered. Finally, the importance of ensuring compliance of port activities with current legislation and regulations will be highlighted, in order to ensure efficiency and transparency in the port sector for greater safety of its users.

Keywords: legislation, port work, foreign trade, organized ports, infrastructure, superstructure, port activities.

INTRODUÇÃO

O setor portuário desempenha um papel crucial na economia, facilitando o comércio e o transporte de mercadorias. No entanto, a inobservância à legislação e às normativas vigentes por seus operadores somada à falta de fiscalização pelos órgãos controladores dos portos tem gerado custos e prejuízos significativos ao usuário. A confusa disponibilidade da informação tem contribuído para a perpetuação desses erros, impactando diretamente a eficiência operacional e os custos associados.

O setor portuário desempenha um papel fundamental na economia, sendo responsável pela movimentação de mercadorias de importação e exportação. No Brasil, os portos são peças-chave para o comércio exterior, uma vez que grande parte das exportações e importações do país passam por estas instalações. A infraestrutura, a logística e a eficiência operacional dos portos afetam diretamente a competitividade do país no mercado internacional, influenciando os custos e prazos das operações de comércio exterior. Além disso, aspectos como segurança, armazenamento e desembaraço aduaneiro também são impactados pelo funcionamento do setor portuário, tornando crucial a compreensão e análise detalhada do contexto em que tais operações portuárias ocorrem.

A importância da conformidade legal e normativa no setor portuário reside na garantia da segurança das operações, na proteção do meio ambiente, na promoção da eficiência e na mitigação dos custos e prejuízos para o usuário. A legislação e as normativas vigentes visam estabelecer padrões de qualidade, procedimentos e melhores práticas que devem ser seguidas por todos os envolvidos, garantindo a conformidade e a minimização de riscos. A inobservância dessas regulamentações pode acarretar consequências sérias para as atividades portuárias, afetando diretamente a competitividade, a imagem do porto, a segurança das operações e, consequentemente, os custos e prejuízos para o usuário do serviço.

A falta de conformidade legal pode resultar em atrasos nas operações, congestionamento de navios e aumento dos tempos de espera. A ausência de conformidade também pode prejudicar a segurança operacional dos portos, aumentando o risco de acidentes e incidentes. Portanto, a inobservância da legislação e normativas vigentes tem um impacto direto na eficiência portuária, resultando em prejuízos tanto econômicos quanto operacionais.

OBJETIVO

O presente estudo tem como objetivo principal trazer luz à precariedade com que as informações são manuseadas por operadores e trazidas ao usuário portuário resultando em custos absurdos para a operação de comércio internacional e lucros abusivos para os habitualmente causadores dos próprios erros, informações estas que, se bem claras e objetivas nos meios de comunicação das empresas como websites, resultariam em menores perdas aos usuários e maior eficiência dos operadores portuários. Como objetivo secundário, mas não menos importante, este artigo visa trazer soluções para melhorar a conformidade e a disponibilidade das informações, adotando uma abordagem multifacetada do tema que envolve não apenas os usuários e operadores, mas também autoridades, relação porto cidade, órgãos reguladores e fiscalizadores, entre outros entes ligados à atividade portuária. Por fim, o estudo visa trazer sugestões de boas práticas na gestão portuária em diferentes contextos, que possam servir de modelos para a realidade nacional.

METODOLOGIA

Para alcançar esses objetivos, a metodologia proposta inclui uma abordagem multiarticulada. Primeiramente, será realizada uma revisão da literatura existente sobre o trabalho e a gestão portuária e legislação pertinente, buscando embasar teoricamente a pesquisa e apontar lacunas no conhecimento existente. Em sequência será apresentado um estudo de caso recente, permitindo uma avaliação crítica da aplicação das condutas dentro de uma operação e suas implicações para os entes envolvidos. Por fim, a conclusão deste estudo de caso de uma situação vivida dentro de um porto brasileiro trazido do ponto de vista de cada um dos envolvidos proporcionará uma visão prática sobre a relação entre as operações portuárias e seus usuários e o quanto esta relação impacta nas vidas de cada uma das partes.

DESENVOLVIMENTO

1. BREVE ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO, ESTRUTURA E OPERAÇÕES PORTUÁRIAS: CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO.

A legislação portuária é um conjunto de normas que regula a operação dos portos, contemplando aspectos de segurança, eficiência, e desenvolvimento sustentável. Essa legislação é fundamental para o posicionamento do Brasil frente o comércio e a logística internacional.

A legislação portuária no Brasil é composta por normas federais, estaduais e municipais, incluindo:

- Leis Federais: Como a Lei nº 12.815/2013, que estabelece o novo marco legal para os portos.
- Decretos e Portarias: Normas que regulamentam a aplicação das leis.
- Regulamentos Específicos: Documentos que detalham procedimentos operacionais e de segurança.

1.1. Lei dos Portos – Lei 12.815/2013

O novo marco regulatório inclui dispositivos que incentivam a coordenação de políticas e ações entre diferentes esferas de governo, buscando uma melhor integração entre os portos e as áreas urbanas. Essa colaboração é essencial para o desenvolvimento sustentável das atividades portuárias e para a elevação da qualidade de vida nas cidades que os acolhem. A Lei nº 12.815/2013, resultante da MP 595/12, constitui um passo importante para a modernização da legislação portuária no Brasil, com ênfase na promoção da competitividade.

A Lei nº 12.815/2013, que estabelece o novo marco regulatório dos portos brasileiros, aborda diversos pontos importantes, dentre os quais se destacam:

1. Concessão e Licitação: Introdução de um modelo de concessão para a exploração de instalações portuárias, promovendo a licitação como forma principal de acesso operação.
2. Regime de Autorizações: Criação de um regime de autorização para terminais privados, facilitando a instalação e operação de novos terminais.
3. Incentivo à Competitividade: Medidas que visam aumentar a competitividade dos portos brasileiros, permitindo maior flexibilidade na prestação de serviços.
4. Integração Multimodal: Promoção da integração entre os diferentes modais de transporte, facilitando a logística e a mobilidade das cargas.
5. Segurança e Eficiência: Estabelecimento de normas para garantir a segurança nas operações portuárias e a eficiência dos serviços prestados.
6. Desenvolvimento Sustentável: Incentivo a práticas que visem o desenvolvimento sustentável, considerando os impactos ambientais das atividades portuárias.
7. Fiscalização e Controle: Fortalecimento das atribuições da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) na regulação e fiscalização das operações portuárias.

2. O TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO: NORMAS E REGULAÇÕES, ORIGENS, ÓRGÃOS REGULADORES E LEGISLAÇÃO VIGENTE.

O trabalho portuário é uma área vital para a economia, uma vez que os portos são responsáveis por grande parte do comércio internacional e pela balança comercial do país. A atividade envolve não apenas o manuseio e conferencia de cargas, mas operação de maquinas, veículos e equipamentos de alta complexidade, ajustes de prazos e capacidade, sinalização e fiscalização náutica, vigilância, consertos e agenciamento das embarcações, dentre tantas outras atividades que complementam o entorno do que chamamos hoje de Porto Organizado (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 de autoridade portuária.). O Brasil é composto por 37 portos públicos entre marítimos e fluviais, sendo 18 delegados, concedidos ou com operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e/ou municipais. Em todos eles, o trabalho no setor portuário é

regido por um conjunto complexo de normas e legislações que buscam garantir a segurança e eficiência das operações. A ANTAQ desempenha um papel crucial na regulação e supervisão, assegurando que os portos operem de acordo com as diretrizes estabelecidas.

Existem diferentes tipos de trabalhadores portuários, como os que possuem vínculo empregatício e os que trabalham avulsos:

- Trabalhadores portuários com vínculo empregatício

São contratados por prazo indeterminado e se especializam na operação de equipamentos.

- Trabalhadores portuários avulsos

São prestadores de serviço que não possuem vínculo empregatício. Eles são inscritos no Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) e realizam atividades como capatazia, estiva, conferência e conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

A seguir, abordamos as normas, origens, órgão regulador e a legislação vigente do trabalho no setor portuário:

2.1. Normas e Regulações.

As normas que regem o trabalho no setor portuário visam garantir a segurança, a saúde dos trabalhadores e a eficiência das operações. Alguns dos principais aspectos são:

- Segurança do Trabalho: Normas que regulamentam a segurança nas operações de carga e descarga, como as Normas Regulamentadoras (NR) do Ministério do Trabalho.
- Saúde Ocupacional: Diretrizes para proteção da saúde dos trabalhadores, com monitoramento de riscos e programas de prevenção.
- Treinamento e Capacitação: Exigências de treinamento para trabalhadores, especialmente para atividades que envolvem riscos, como operação de guindastes e manuseio de cargas perigosas.

2.2. Origens do Trabalho Portuário

O trabalho portuário no Brasil tem raízes que remontam ao período colonial, quando o país foi colonizado por Portugal no século XVI. As primeiras atividades portuárias

estavam intimamente ligadas ao comércio do açúcar, um dos principais produtos da economia colonial. O Porto de Salvador, fundado em 1549, foi o primeiro porto oficial do Brasil e rapidamente se tornou um ponto estratégico para a exportação do açúcar e a importação de escravizados da África.

Com o crescimento do comércio, surgiram outros portos importantes, como o do Rio de Janeiro, que se destacou no século XVIII como o principal centro de exportação de açúcar e, posteriormente, de ouro e pedras preciosas. A presença de estruturas rudimentares no início do período colonial evoluiu para instalações mais complexas, à medida que a demanda por produtos brasileiros crescia.

A organização do trabalho portuário, no entanto, era marcada por uma forte exploração. A mão de obra era composta, em grande parte, por escravizados africanos, que realizavam as atividades mais pesadas, como carga e descarga de mercadorias. Os trabalhadores portuários, muitas vezes, viviam em condições precárias e enfrentavam jornadas extenuantes, sendo desprovidos de direitos básicos.

No século XIX, com a independência do Brasil em 1822 e a crescente industrialização, os portos passaram a se modernizar, incorporando novas tecnologias e métodos de trabalho. A cidade do Santos, por exemplo, se tornou um importante porto para a exportação do café, impulsionando o desenvolvimento da infraestrutura portuária. As atividades portuárias se diversificaram, incluindo não apenas a movimentação de cargas, mas também o transporte de passageiros.

A organização do trabalho portuário começou a mudar com o surgimento de sindicatos e movimentos trabalhistas no final do século XIX e início do século XX. Os trabalhadores portuários começaram a se organizar para reivindicar melhores condições de trabalho, salários justos e direitos trabalhistas. Essa luta culminou em conquistas significativas ao longo do tempo, moldando a dinâmica do trabalho portuário.

Hoje, os portos brasileiros são essenciais para a economia do país, movimentando uma vasta gama de produtos, desde grãos e minérios até contêineres e produtos industrializados. A história do trabalho portuário no Brasil é, portanto, um reflexo das transformações econômicas e sociais que moldaram o país ao longo dos séculos, evidenciando tanto os desafios enfrentados pelos trabalhadores quanto a importância das atividades portuárias na economia nacional.

2.3. Órgão Regulador

O órgão regulador para o trabalho portuário no Brasil é a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A ANTAQ é responsável por regular e fiscalizar as atividades do setor aquaviário, incluindo os portos e terminais. Ela estabelece normas e diretrizes para garantir a segurança, eficiência e qualidade dos serviços prestados, além de atuar na promoção do desenvolvimento do setor.

Outro órgão importante na regulação das condições de trabalho portuário é o Ministério do Trabalho e Emprego, que supervisiona a aplicação das leis trabalhistas, assegurando direitos e condições adequadas de trabalho para os trabalhadores portuários. Além disso, os sindicatos também desempenham um papel fundamental na defesa dos direitos dos trabalhadores e na negociação de acordos coletivos.

2.4. Legislação Vigente

A legislação vigente sobre o trabalho portuário no Brasil é composta principalmente pela Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), que estabelece diretrizes para a exploração e operação dos portos, além de regulamentar a contratação de mão de obra. Essa lei visa promover a eficiência e a competitividade do setor, garantindo também direitos trabalhistas.

Um aspecto importante da regulação do trabalho portuário é a figura do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), criado para administrar a contratação de trabalhadores avulsos nos portos. O OGMO atua como intermediário, garantindo que a mão de obra disponível atenda às necessidades dos terminais portuários de forma justa e organizada.

Os trabalhadores portuários são regidos por um regime especial, que prevê jornada de trabalho diferenciada e regras específicas para a remuneração. A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) se aplica, assegurando direitos como férias, descanso semanal e previdência social.

A segurança no trabalho portuário é regulamentada por normas do Ministério do Trabalho, que estabelece requisitos para prevenir acidentes e garantir a saúde dos trabalhadores. Além disso, os sindicatos têm um papel fundamental na negociação de acordos coletivos, promovendo melhorias nas condições de trabalho e salário. Essas legislações e práticas buscam equilibrar a eficiência das operações com a proteção dos direitos dos trabalhadores.

3. DISCUSSÃO SOBRE CUSTOS E PREJUÍZOS DECORRENTES DA INOBSERVÂNCIA ÀS NORMAS POR OPERADORES PORTUÁRIOS.

3.1. Do ponto de vista do Operador Portuário

Como é sabido, a inobservância das normas operacionais no setor portuário pode resultar em sérios custos e prejuízos, tanto financeiros quanto operacionais. Estas normas são fundamentais para garantir a segurança das operações, a eficiência dos processos e a proteção ambiental. Quando não são seguidas, as consequências podem ser devastadoras.

Em primeira instância e que mais salta aos olhos em um primeiro momento, tem-se como impactos mais evidentes o aumento dos custos operacionais; seguido por acidentes e incidentes, como derramamentos de carga ou colapsos de estruturas, os quais exigem investimentos imediatos em reparos, além de possíveis multas e penalidades aplicadas por órgãos reguladores; já o custo de uma interrupção nas operações pode ser significativo, impactando a receita e a competitividade do porto. São muitas nuances de um mesmo problema.

Para além destes pontos, a inobservância às normas pode afetar a reputação das empresas envolvidas. Em um mercado altamente competitivo, a confiança é um ativo valioso. Incidentes decorrentes de práticas inadequadas podem levar à perda de confiabilidade, clientes e parcerias comerciais, resultando em uma queda de faturamento e na participação ou até liderança de mercado.

Outro ponto a ser considerado é o impacto humano. Acidentes no ambiente portuário podem levar a ferimentos graves ou até mortes, aumentando custos relacionados a seguros e indenizações. Isso também gera um efeito negativo na moral dos trabalhadores, afetando a produtividade e a retenção de talentos, além claro dos aumentos diretos que impactam os exercícios futuros.

As consequências ambientais não devem ser subestimadas. O descumprimento das normas operacionais pode resultar em danos irreparáveis ao ecossistema local, levando a ações legais e à necessidade de recuperação ambiental, que muitas vezes são financeiramente pesadas e até impossíveis dadas as condições do dano. Além disso, a reputação da empresa pode sofrer danos permanentes, refletindo em desconfiança por parte da sociedade e das autoridades.

A importância da conformidade com as normas operacionais no setor portuário é, portanto, inegável. Para mitigar riscos e garantir operações eficientes, é essencial que todos os envolvidos – desde trabalhadores até gestores e reguladores – adotem uma postura proativa em relação ao cumprimento das normas. Investimentos em treinamento, sistemas de monitoramento e uma cultura organizacional que priorize a segurança e a conformidade são medidas que podem prevenir a ocorrência de incidentes, protegendo tanto os recursos financeiros quanto a integridade dos trabalhadores e do meio ambiente.

Em resumo, a inobservância das normas operacionais no setor portuário não apenas gera custos diretos, mas também repercute em uma série de prejuízos intangíveis que podem comprometer o futuro das operações portuárias. Torna-se imperativo que haja uma conscientização coletiva sobre a importância de seguir rigorosamente essas diretrizes para garantir um ambiente de trabalho seguro e eficiente, promovendo a sustentabilidade do setor.

3.2. Do ponto de vista do Usuário Portuário

A inobservância das normas operacionais no setor portuário pode resultar em sérios custos e prejuízos, não apenas para as empresas e trabalhadores envolvidos, mas também para os usuários finais, que são essenciais para a dinâmica do comércio e da logística.

Também deste ponto de vista, um dos impactos mais importantes e sentidos primeiramente pelo usuário é o aumento dos custos operacionais, os quais são usualmente repassados aos usuários finais muitas vezes sem que haja qualquer aviso anterior, como um susto, uma surpresa. Acidentes e incidentes, como derramamentos de carga ou falhas na movimentação que exigem reparos imediatos, podem causar interrupções nas operações e são também erros que chegam rapidamente ao usuário, seja por meio dos custos extras não estimados, seja pela morosidade da operação gerando um efeito cadeia em sua atividade. O será sempre o mesmo: atrasos na entrega de mercadorias, afetando a cadeia de suprimentos e gerando custos adicionais para importadores e exportadores, que precisam arcar com tarifas extras ou compensações. Sofrem os usuários, sofre quem precisa da mercadoria, sofrem os consumidores, sofre o Estado com a perda do recolhimento do tributo.

A não conformidade com normas e procedimentos em ambiente portuário afeta diretamente a confiabilidade dos serviços prestados. Usuários finais dependem de prazos de entrega e da integridade das cargas. Se as operações não forem realizadas de acordo com as normas, há um risco elevado de danos às mercadorias, o que pode levar a perdas financeiras significativas e à insatisfação do cliente na ponta da cadeia. A reputação das empresas envolvidas no transporte e na logística também pode ser prejudicada, resultando em perda de contratos e oportunidades de negócio.

Outro aspecto importante é a responsabilidade por danos ambientais. Quando normas ambientais não são seguidas, os usuários finais podem ser afetados indiretamente, enfrentando problemas como a contaminação de recursos naturais e a deterioração da qualidade de vida nas comunidades ao redor dos portos, resultando em custos adicionais relacionados à necessidade de compensação ou recuperação ambiental, impactando não apenas as empresas, mas também os cidadãos e as economias locais.

A segurança das operações portuárias é crucial para a proteção de todos os envolvidos. Incidentes que resultam em ferimentos ou fatalidades não afetam apenas os trabalhadores, mas também criam um ambiente de insegurança para os usuários que transitam por áreas portuárias. A percepção de risco pode levar os usuários a evitar determinados portos ou serviços, prejudicando a competitividade e a viabilidade econômica das operações.

Em resumo, a inobservância das normas operacionais no setor portuário gera uma cascata de efeitos prejudiciais que se estendem desde o Estado até aos usuários finais. A mitigação desses riscos é fundamental para garantir não apenas a segurança e a eficiência das operações portuárias, mas também a proteção dos interesses e direitos de todos os que dependem desse importante ecossistema logístico.

3.3. A Inexistência de Normas Claras e Seus Impactos no Setor Portuário

A falta de normas claras e bem definidas no setor portuário ou ausência de sua divulgação de forma amigável ao usuário portuário pode acarretar uma série de problemas, gerando custos e prejuízos significativos aos envolvidos, cujo destino é o usuário final como já mencionado. Quando as diretrizes operacionais não estão estabelecidas, as regras não estão claras e são farta e amigavelmente divulgadas, os operadores ficam sujeitos a interpretações ambíguas, o que aumenta a margem de

erro (culposo ou doloso) nas operações. O Primeiro impacto que se sente neste aspecto vêm das falhas na movimentação de cargas, resultando em danos diretos às mercadorias e interrupções no fluxo logístico. Todo um imbróglio de problemas surge deste ponto em diante.

A ausência de uma regulamentação robusta e de claro entendimento para todos que a manipulam compromete a segurança das operações. Sem normas bem delineadas, não há garantias de que as práticas de segurança estejam sendo seguidas, aumentando o risco de acidentes. Isso não apenas prejudica os trabalhadores, mas também afeta os usuários que dependem da integridade das suas mercadorias, causando atrasos e danos que podem resultar em perdas financeiras substanciais.

A incerteza normativa pode gerar um ambiente de desconfiança entre os usuários e as empresas portuárias. Quando os clientes percebem que não há regras claras que regulem as operações, sua confiança diminui, levando à insatisfação e, potencialmente, à perda de negócios. Isso pode resultar em um ciclo vicioso, onde a falta de confiança reduz a competitividade das operações portuárias, afastando usuários em busca de alternativas mais seguras e confiáveis.

Os custos associados à falta de normas claras também incluem os investimentos necessários para remediar erros operacionais. Empresas podem ser obrigadas a arcar com gastos inesperados para reparar danos, compensar clientes afetados ou mesmo enfrentar ações judiciais por negligência. Esses custos podem ser elevados, comprometendo a saúde financeira das operações portuárias e, em última instância, afetando a economia local. Fatalmente, em algum momento, serão repassadas ao usuário final em formato de aumento de taxas e honorários de serviços.

A situação se agrava quando se considera que a inobservância às normas vigentes pode também gerar impactos ambientais. Sem diretrizes claras para a gestão de resíduos e a prevenção de acidentes, há um aumento do risco de contaminações e outros danos ambientais, que afetam não apenas os usuários, mas toda a comunidade ao redor do porto.

Em suma, a falta de normas claras no setor portuário não apenas expõe os operadores a erros e acidentes, mas também gera uma série de prejuízos que se estendem fatalmente em algum momento aos usuários finais. Para garantir a eficiência e a segurança das operações, é essencial que haja um marco regulatório robusto e bem definido, que proteja tanto os interesses das empresas quanto os direitos dos usuários. De fato, há: é a Lei 12.815/2013. Porém a questão que se quer discutir é:

quão inteligível é a referida Lei e suas atribuições de direitos e deveres aos operários mais simples do porto? E aos operadores externos, terceiros, de outros estados? E qual a qualidade de entendimento desta lei para a população que usa e/ou convive com o Porto Organizado em seu dia a dia, para as pequenas empresas, para os estrangeiros que chegam ao país como clientes ou parceiros? Não basta normatizar, é preciso traduzir o que está escrito a quem vai manusear as normas de maneira que seja fácil entender o que se deve fazer para mitigar erros, evitar riscos e danos. A implementação de normas claras é fundamental para promover um ambiente portuário seguro e confiável, capaz de sustentar o crescimento econômico.

3.4. Interesses dos Grandes Players e a Ambiguidade Normativa no Setor Portuário

É certo que a complexidade e a falta de clareza nas normas do setor portuário beneficiam alguns dos grandes players da indústria na mesma medida que prejudicam os menores. Em um cenário onde as diretrizes operacionais não são de fácil interpretação, existe o risco de que esses players explorem as ambiguidades em seu favor, visando maximizar lucros à custa de erros dos seus próprios operadores, dos seus próprios concorrentes menores ou ainda dos usuários portuários, sejam eles prestadores de serviços, terceiros, importadores e exportadores, enfim.

Estas empresas podem ter acesso a recursos e expertise que lhes permitem navegar pelas nuances das regulamentações, enquanto usuários menores podem se sentir perdidos em meio à complexidade delas e agir de maneira instintiva, buscando alternativas na internet, por exemplo. Essa assimetria de informação permite que os grandes operadores aproveitem tais falhas como razoes para gerar custos adicionais, para que possa repassa-los ou criar outros em sua consequência. O desconhecimento ou a má interpretação das normas, procedimentos, leis e diretrizes resulta em atrasos, danos a cargas e penalidades, que, em última instância, resultam em lucros inesperados para as empresas que operam no setor.

Esta ambiguidade normativa pode criar um ambiente competitivo desigual. Pequenas e médias empresas, que na maioria das vezes não têm condições de investir em assessoria legal ou consultoria especializada, ficam em desvantagem. As grandes corporações podem explorar essa fragilidade, criando uma dependência dos usuários

em relação aos seus serviços, sem a responsabilidade de assegurar clareza nas normas e clareza em seus faturamentos.

Por outro lado, esta prática pode ser contraproducente a longo prazo. A insatisfação dos usuários em relação à falta de transparência e equidade pode levar à erosão da confiança no setor, impactando negativamente a reputação dos grandes players. Em um mercado cada vez mais competitivo, a sustentabilidade das operações depende não apenas do lucro imediato, mas da construção de relações de confiança com todos os stakeholders envolvidos.

Em resumo, a incerteza nas normas portuárias pode criar um cenário onde os grandes players se beneficiam, sem considerar que a longo prazo, isso pode comprometer a integridade e a competitividade do setor como um todo.

3.5. A Fiscalização no Setor Portuário e a Proteção dos Usuários

A fiscalização da atuação dos agentes, trabalhadores e grandes players do setor portuário é crucial para evitar abusos e garantir que os usuários não sejam prejudicados. No Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é o órgão responsável por essa regulação, mas sua eficácia depende de diversos fatores, como recursos, autonomia e capacidade técnica.

Para que a fiscalização seja efetiva, é necessário que a ANTAQ e outros órgãos competentes, como os Ministérios da Fazenda, Portos e Aeroportos, Trabalho e Meio Ambiente, além das secretarias estaduais voltadas para o setor atuem de forma integrada e coordenada fazendo valer leis e regras e impondo fiscalização sobre quem trabalha no setor. Isto inclui a elaboração de normas claras e a realização de auditorias regulares nas operações portuárias, assegurando que todos os agentes cumpram as regulamentações vigentes.

Entretanto, existem desafios que dificultam essa fiscalização. A falta de recursos financeiros e humanos compromete a capacidade de monitoramento efetivo. Embora a ANTAQ Conte hoje com sistemas de gerenciamento eficiente, tecnologia e alta eficiência em monitoramento online, a complexidade das operações portuárias e a dinâmica do setor dificultam a identificação de irregularidades apenas por máquinas. Muitas vezes, a pressão por produtividade e lucro pode levar a práticas inadequadas, que não são facilmente visíveis sem uma supervisão rigorosa.

Outro aspecto importante é a relação entre os grandes players e o poder regulador. A influência econômica dessas empresas pode criar um cenário onde interesses privados se sobrepõem às necessidades de fiscalização e proteção dos usuários e pequenos players. Uma situação que gera um ciclo vicioso, onde a falta de fiscalização propicia práticas abusivas, prejudicando a confiança no setor.

A responsabilidade pela fiscalização deve recair sobre órgãos reguladores robustos e bem estruturados, capazes de garantir a conformidade e proteger os direitos dos usuários. Para que isso ocorra de forma eficaz, é essencial que haja investimento em recursos e em uma cultura de transparência, onde todos os envolvidos no setor portuário estejam comprometidos com a ética e a responsabilidade.

3.6. A quem interessa os erros e omissões cometidos pelos operadores portuários, cujo prejuízo resta para o usuário.

Os erros e omissões cometidos por operadores portuários afetam diretamente os usuários dos serviços portuários, como importadores e exportadores, que arcam com os prejuízos gerados pela ineficiência ou falhas operacionais. Geram em contrapartida lucros operacionais às grandes empresas, causadoras destes erros, responsáveis pelas omissões. Tais erros incluem desde atrasos no despacho de mercadorias, problemas com documentação, até danos físicos aos bens transportados, dentre tantos outros como será abordado a seguir. O custo dessas falhas é repassado, de maneira direta ou indireta, para os usuários, seja por meio de custos adicionais com armazenagem, multas contratuais, seja com a perda de mercadorias e contratos indiretamente.

Sem demoniza-los, mas levando o assunto um pouco mais para a esfera da realidade, operadores portuários, mesmo sendo os causadores dos problemas, podem, em alguns casos, obter benefícios econômicos indiretos com tais situações. Atrasos podem gerar receitas extras com taxas de demurrage (sobrestadia), armazenagem ou serviços adicionais que, em circunstâncias normais, não seriam demandados. Conluios entre empresas permitem que se dívida lucros advindos destes problemas. Em muitos casos, a responsabilização por tais falhas é difícil de ser atribuída de forma clara por não haver clareza e disponibilidade das informações, rastreabilidade, e a falta de regulamentação ou fiscalização eficiente pode permitir que os operadores saiam impunes ou não sejam penalizados de forma adequada.

A quem interessa este tipo de situação? Certamente, aos próprios operadores que, sem mecanismos de responsabilização eficazes, podem se beneficiar financeiramente dos erros. Aos seus gestores que traçam parcerias para manter a existência desta condição gerando mais lucros. Aos grandes players que buscam reduzir a partilha de poder para que possam "governar" de maneira mais livre e assim nortear decisões políticas que os beneficia diretamente sempre que possível. Entretanto, o grande e único prejudicado é o usuário final, que além de absorver os prejuízos, enfrenta desafios adicionais para garantir a competitividade e a continuidade de suas operações no mercado internacional.

Esta não é uma dinâmica desconhecida por ninguém que opera no Comercio Exterior brasileiro e sabidamente gera um desequilíbrio no setor, que anseia por uma regulação comum a todos os operadores dentro do ecossistema mais rígida, além de fiscalização eficiente e, sobretudo, mecanismos que permitam a compensação justa para os usuários afetados.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

1. Identificação dos principais erros cometidos no setor.

Os erros cometidos no setor portuário por seus operadores incluem uma série de falhas operacionais, administrativas e de gestão que afetam diretamente a eficiência das operações e o custo para os usuários. Entre esses erros, destacam-se:

- Atrasos no manuseio de cargas: Problemas com a programação de embarque e desembarque de mercadorias, falta de sincronização entre transporte terrestre e marítimo, ou até falhas na operação dos equipamentos portuários (guindastes, empilhadeiras, etc.).
- Danos às mercadorias: Durante a movimentação ou armazenamento, erros operacionais podem causar danos físicos às cargas, o que implica em custos adicionais para o proprietário da mercadoria.
- Falta de manutenção adequada de equipamentos: Equipamentos portuários mal conservados ou ineficientes resultam em interrupções nas operações, gerando atrasos e custos adicionais para os usuários.
- Erros de documentação e procedimentos: Processos incorretos ou incompletos relacionados à documentação aduaneira, controle de carga e outros trâmites

administrativos podem levar a multas, retenções de mercadorias e outros custos indiretos.

- Superlotação e má gestão de espaços: A falta de planejamento adequado na ocupação dos armazéns e áreas de estocagem pode levar à superlotação, dificultando a movimentação eficiente das cargas e gerando atrasos.
- Falta de comunicação e coordenação: Deficiências na comunicação entre diferentes agentes do porto (transportadoras, agentes de carga, operadores portuários) podem resultar em perda de tempo, retrabalho e maior tempo de espera.
- Desrespeito às normas de segurança: A negligência com as normas de segurança pode gerar acidentes de trabalho, interrupções nas operações e danos ao patrimônio e à mercadoria.
- Cobrança indevida de taxas: Operadores portuários podem aplicar cobranças indevidas ou excessivas por serviços prestados ou pelo uso de instalações, sem a devida justificativa.

São erros que, para além de prejudicar os usuários, impactam a eficiência do comércio exterior, gerando custos adicionais e comprometendo a competitividade das operações logísticas brasileiras no âmbito do comercio mundial.

2. Impactos da Inobservância à Legislação: Discussão sobre os impactos diretos e indiretos da não conformidade legal.

A inobservância à legislação no setor portuário traz uma série de impactos diretos e indiretos que afetam tanto a eficiência operacional quanto a competitividade do país no cenário global. No contexto direto, a falta de conformidade legal pode resultar em penalidades severas para os operadores, como multas, suspensão de atividades e até a revogação de licenças. Isso compromete a capacidade do porto de operar normalmente, gerando atrasos, interrupções nas cadeias de abastecimento e custos adicionais para os usuários.

Além disso, a não conformidade pode causar problemas de segurança, tanto para trabalhadores quanto para as mercadorias. Falhas no cumprimento de normas de segurança e meio ambiente podem resultar em acidentes, contaminação e danos ao patrimônio, levando a responsabilidades civis e criminais. Estes acidentes podem, por

sua vez, gerar aumento de custos com seguros e perda de confiança por parte dos usuários e parceiros comerciais.

Indiretamente, a inobservância à legislação impacta a imagem do setor portuário e do país como um todo. A percepção de que um porto ou uma operação não segue as normas regulatórias pode afastar investidores e parceiros internacionais, comprometendo a atração de novos negócios e investimentos. Afeta a competitividade da balança comercial de um país, pois operadores que atuam fora da conformidade legal tendem a enfrentar obstáculos adicionais para integrar-se a cadeias logísticas globais, que exigem padrões de compliance cada vez mais rigorosos.

A falta de conformidade também pode prejudicar a relação com órgãos reguladores e governamentais, dificultando futuras negociações e incentivos. A consequência de longo prazo é um setor menos eficiente e confiável, com maiores custos operacionais e perdas de oportunidades econômicas significativas para o país, inútil e ineficaz aos olhos do mundo.

3. Custo financeiro para usuários e para o setor como um todo.

O custo financeiro quando gerado pela inobservância à legislação, normas e diretrizes no setor portuário afeta tanto os usuários quanto o setor como um todo de maneira significativa. Para os usuários, como importadores e exportadores, os prejuízos se traduzem em atrasos na liberação de mercadorias, custos adicionais com armazenagem, multas por descumprimento de prazos contratuais além de perdas materiais e comerciais decorrentes de danos ou extravio de cargas. Esses custos diretos podem aumentar substancialmente o valor final das operações, tornando-as menos competitivas e impactando a lucratividade.

No nível setorial, a não conformidade legal implica em sanções administrativas e financeiras para os operadores portuários, como multas, perda de licenças e paralisação das atividades. Resulta em perda de receita e redução da eficiência operacional, afetando toda a cadeia logística. Há custos indiretos, como o aumento dos prêmios de seguro e a necessidade de investimentos extras em medidas corretivas ou compensatórias, perda de parceiros comerciais e de contratos mundiais.

A longo prazo, a falta de conformidade também pode prejudicar a atratividade do setor para novos investimentos, devido à percepção de maior risco. A queda na confiabilidade e nos padrões de serviço reduz a competitividade do setor portuário,

aumentando os custos logísticos e limitando a capacidade de crescimento econômico do país.

4. Exemplos práticos e dados relevantes que evidenciam os custos associados aos erros mencionados.

Há inúmeros exemplos práticos e dados amplamente divulgados que evidenciam os custos associados aos erros no setor portuário, tanto no Brasil quanto no exterior, com impactos diretos para os usuários e para a eficiência do setor como um todo. Segue alguns exemplos relevantes para discutir os custos envolvidos:

4.1. Atrasos na Liberação de Mercadorias

Em 2020, o Brasil enfrentou grandes gargalos em seus principais portos, como Santos e Paranaguá, devido à sobrecarga de operações e atrasos no desembaraço aduaneiro. Estima-se que o custo diário da sobrestadia de um contêiner em atraso possa variar entre US$ 100 e US$ 200 por dia. Isso significa que um contêiner retido por 10 dias pode gerar custos de até US$ 2.000 por unidade, repassados diretamente aos importadores. Destaca-se aqui uma dívida de US$2000.00 por 10 dias apenas, em 2020, cuja taxa de conversão do dólar para o real girava na casa dos R$5,70, que resultaria em R$11400,00. Pede-se considerar esta única despesa não estimada à uma carga LCL de custo na origem de US$5000,00.

4.2. Danos a Cargas e Custos com Seguros

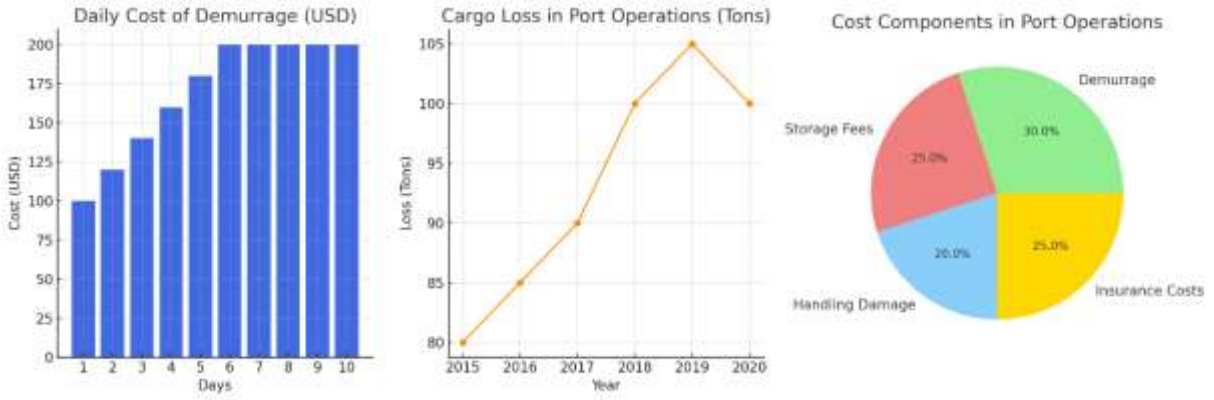
Um exemplo relevante envolve o transporte de grãos e commodities, onde falhas no armazenamento ou no manuseio resultam em perdas significativas. Dados da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) apontam que as perdas podem chegar a até 1% do volume total movimentado. Para exemplificar um carregamento de 10.000 toneladas de soja, isso representaria uma perda de 100 toneladas, gerando um prejuízo financeiro substancial, considerando que a tonelada de soja custa hoje em torno de R$140,00, a uma taxa do dólar equivalente a R$5,76.

4.3. Cobrança Indevida de Taxas

O Tribunal de Contas da União (TCU) já alertou sobre a prática de cobrança indevida de taxas portuárias em alguns terminais, o que resulta em um aumento de até 20% no custo final de operações logísticas. Esse impacto é diretamente sentido pelos exportadores e importadores, que acabam absorvendo essas despesas, em contramão ao aumento do lucro operacional do operador. Um exemplo revoltante é a taxa de “Lavagem de contêineres”, cobrada na guia de recolhimento da armazenagem aos armazéns, implícita e imposta, sem negociação. Em média cobra-se uma taxa média de R$250,00 por unidade. A capacidade de movimentação de contêineres na importação apenas no porto de Santos monta cerca de 5,3 milhões de TEUs/ano. Apenas empresas com alto poder de barganha estão aptas a negociar a isenção desta taxa. Pede-se considerar o valor angariado anualmente por armazéns portuários a título de “LAVAGEM DE CONTÊINERES”. Há outras tão absurdas quanto esta, como “Reposição de parafusos – R$150,00”, “Retirada de pregos – R$150,00”, Retirada de Fita – R$100,00” etc.

4.4. Impacto de Greves e Interrupções

Em 2018, a greve dos caminhoneiros no Brasil, que paralisou a logística terrestre, teve um impacto direto no fluxo de mercadorias nos portos. O setor estimou perdas de até R$ 3 bilhões apenas nos primeiros dias de paralisação, incluindo custos com demurrage, multas contratuais e perdas de contratos comerciais.
Aqui estão alguns indicadores que podem ser representados graficamente para visualizar o impacto:



1. Custo Diário de Sobrestadia (Demurrage): Um gráfico de barras que mostra o custo de sobrestadia por dia em diferentes tipos de cargas, como contêineres, grãos ou líquidos.

2. Perdas de Cargas por Danos (em toneladas): Um gráfico de linha mostrando a tendência de perdas de carga em portos brasileiros ao longo dos anos.
3. Aumento de Custos Logísticos Devido a Cobranças Indevidas: Um gráfico de pizza destacando os componentes do custo final das operações portuárias (taxas, demurrage, seguro, danos).

5. Análise crítica da disponibilidade de informação e como isso contribui para os erros.

A falta de disponibilidade de informação clara, objetiva e inteligível no setor portuário é um dos fatores críticos que contribui diretamente para os erros e prejuízos mencionados. Quando informações precisas e atualizadas sobre a movimentação de cargas, tarifas, prazos e procedimentos não são disponibilizadas de maneira eficiente, os usuários (importadores e exportadores) ficam em uma posição de vulnerabilidade. Isso ocorre porque, sem dados adequados é impossível planejar com precisão, e sem instruções claras é impossível orientar, nortear uma operação eficaz, o que resulta em erros gerando atrasos, sobrestadias (demurrage), cobranças indevidas, perdas de mercadorias etc.

5.1. Os Impactos pela Falta de Informação

Os principais impactos pela Falta de informação ou pela informação insuficiente ao usuário podem gerar os seguintes impactos para todos os envolvidos:

5.1.1 Planejamento Ineficiente: A falta de dados em tempo real sobre a movimentação de cargas ou a previsão de congestionamentos impede que as empresas planejem adequadamente a retirada ou o despacho das mercadorias. Isso leva a sobrestadias, que geram custos adicionais significativos, especialmente para pequenas e médias empresas, que possuem margens de lucro menores e maior sensibilidade a custos extras.

5.1.2 Cobranças Ocultas: Muitos operadores portuários lucram com a opacidade na divulgação de taxas. Sem transparência, as cobranças de serviços adicionais, taxas de armazenagem e multas por atraso muitas vezes passam despercebidas ou são mal compreendidas pelos usuários. Esse

cenário de falta de clareza facilita a aplicação de tarifas excessivas ou mesmo indevidas, inflando os custos das operações.

5.1.3 Dificuldade em Identificar Responsabilidades: Em caso de erro, como danos à carga ou falhas na documentação, a falta de informações claras, rastreáveis e acessíveis torna difícil para os usuários responsabilizar os operadores ou terceiros envolvidos. Isso cria um ciclo vicioso em que os prejuízos são suportados pelos importadores/exportadores, enquanto os operadores evitam sanções ou compensações.

5.2. Lucro dos Operadores com a Falta de Informação

A falta de transparência é, em muitos casos, uma vantagem econômica para os operadores. Eles podem lucrar de diferentes maneiras:

- Armazenagem extra e sobrestadias: Atrasos na liberação de mercadorias, muitas vezes decorrentes de informações incompletas ou confusas, geram lucros para os operadores por meio da cobrança de taxas de armazenagem e sobrestadia.
- Serviços Adicionais e Taxas extras embutidas na cobrança de Armazenagem: Quando a informação sobre procedimentos e requisitos é escassa, os usuários podem ser forçados a pagar por serviços adicionais, que podem ser oferecidos pelos próprios operadores ou parceiros, gerando mais receita. Eventualmente tais serviços sequer são executados, mas são incluídos na Guia de recolhimento da Armazenagem para pagamento. Sem que se pague a Armazenagem, não é possível fazer o carregamento da mercadoria mesmo desembaraçada, tornando refém o usuário.

5.3. Devastação para Pequenos e Médios Exportadores/Importadores

Para pequenos e médios importadores e exportadores, que geralmente possuem menor poder de barganha e menos recursos para absorver prejuízos, um erro pode ser devastador. Um simples atraso pode resultar em multas contratuais, perda de contratos internacionais e sobrestadia, o que compromete a lucratividade de uma operação inteira. Um pequeno importador, por exemplo, que dependa de um ciclo

financeiro rápido, pode enfrentar problemas graves de fluxo de caixa se uma carga for retida por qualquer motivo dentro da zona portuária, perdida ou danificada, sobretaxada por qualquer cenário apresentado pelo operador que recebe sua mercadoria, enfim, situações que prejudicam diretamente a sustentabilidade de seus negócios.

Uma mercadoria retida por greve dos fiscais ou operadores portuários que resulta em dias a mais de armazenagem ao importador, atraso no desembaraço aduaneiro, custos de sobrestadia não pode sob hipótese alguma recair sobre o mesmo. Não deveria ao menos já que não foi ele o causador do dano.

Portanto, a ineficiente disponibilidade de informação para quem opera no setor portuário é uma arma silenciosa que, ao mesmo tempo que gera lucros para os operadores, destrói a competitividade de pequenas e médias empresas, assola prestadores de serviços que também são usuários portuários, e aniquila a pulverização saudável da economia como um todo. A transparência e o acesso aos dados por todos são essenciais para garantir que os usuários possam planejar e executar suas operações de maneira eficiente, reduzindo custos e evitando prejuízos desnecessários. Em um setor onde a margem de erro é quase nula em função da disparidade da moeda frente ao dólar, a falta de informação pode ser literalmente o fator que determina o sucesso ou o fracasso de uma operação logística, a vida ou a morte de uma empresa.

6. ESTUDO DE CASO

6.1 Introdução

Os operadores portuários desempenham um papel crucial na cadeia logística de importação e exportação. Entretanto, erros operacionais podem resultar em custos adicionais significativos, afetando não apenas a eficiência das operações, mas também levando a disputas legais. Este estudo de caso analisa erros comuns cometidos por operadores portuários, ilustra exemplos reais e discute suas implicações financeiras.

6.2 Erros Comuns e suas Causas

6.2.1 Classificação Incorreta de Cargas

- Descrição: A classificação inadequada de cargas pode resultar em tarifas erradas ou em problemas de compliance.
- Exemplo: Em um caso, uma carga de produtos químicos foi classificada incorretamente, levando a taxas aduaneiras mais altas. A empresa importadora enfrentou custos adicionais de aproximadamente 15% sobre o valor da carga.

6.2.2 Atrasos na Liberação de Cargas

- Descrição: Atrasos na documentação ou na inspeção de cargas podem resultar em demurrage (taxas por atraso na liberação do contêiner).
- Exemplo: Um operador portuário não conseguiu fornecer a documentação necessária a tempo, resultando em um atraso de 10 dias. O custo adicional para a empresa exportadora foi de cerca de R$ 50.000,00 em taxas de demurrage.

6.2.3 Erros na Coordenação de Transporte

- Descrição: Falhas na coordenação entre transporte marítimo e terrestre podem causar interrupções significativas.
- Exemplo: Em um caso relatado, um navio chegou ao porto e a coordenação do transporte terrestre não foi realizada adequadamente. O caminhão que deveria buscar a carga não estava disponível, resultando em custos extras de armazenamento.

6.2.4 Danos às Cargas

- Descrição: Cargas danificadas durante o manuseio podem resultar em reembolsos ou substituições, além de processos judiciais.

- Exemplo: Uma empresa de eletrônicos processou um operador portuário após uma carga de produtos danificados. O operador foi responsabilizado pelos danos, resultando em um custo de R$ 200.000,00.

6.2.5 Implicações Financeiras e Legais

Os custos decorrentes desses erros não se limitam apenas ao valor imediato dos danos. Eles podem incluir:

- Perdas de Receita: Atrasos podem resultar em perda de clientes e oportunidades de negócios.
- Custos Judiciais: A necessidade de defesa em processos judiciais pode aumentar exponencialmente os custos operacionais.
- Danos à Reputação: A confiança dos clientes pode ser abalada, levando a uma diminuição da clientela.

6.3 Desenvolvimento

Caso Agente (A), Exportador (B) e importador (C) vs. Armador (D) e Operador Portuário (E): A é um agente de cargas e prestador de serviços de logística integrada por ordem de terceiros (em sua maioria estrangeiros). Na exportação, presente caso, sua atuação propõe a responsabilidade pela contratação dos serviços inerentes ao processo à ordem do importador C (estrangeiro) para promover a movimentação e saída da mercadoria do país, além do contato junto ao exportador B para providenciar documentação pertinente, sempre que o INCOTERM negociado esteja dentro dos Grupos E (EXW) ou F (FCA, FAS e FOB).

Especificamente neste caso, o exportador B vendeu sua mercadoria ao importador C na condição Ex Works (EXW). O Agente A foi contratado, portanto, para agenciar a exportação da mercadoria (açaí Congelado a -18ºC) desde a saída da fábrica que atende o exportador B até a entrega da carga, desembaraçada e ainda congelada, na cidade do Porto, em Portugal. Descrevo abaixo as atribuições do Agente A:

- Providenciar a retirada do contêiner vazio e leva-lo até a fábrica para que seja estufado, dentro do prazo contratado para o free detention;
- Contratar o transporte específico de coleta desde a fábrica até o porto de origem;
- Fazer a reserva de praça do agenciamento de frete do porto de origem até o destino;
- Providenciar o recebimento do contêiner estufado com a respectiva documentação que instruirá o despacho aduaneiro no armazém do porto (Zona Primária) tão logo seja aberto o Gate;
- Providenciar o despacho aduaneiro uma vez entregue a unidade em Zona Portuária Aduaneira;
- Providenciar a prontidão da mercadoria e sua documentação para que seja devidamente posicionada a unidade no Navio, quando de sua chegada;
- Enviar a documentação ao despachante no porto de destino para que prepare os documentos e licenças pertinentes ao desembaraço aduaneiro naquele local;
- Informar o despachante do destino sobre o processo e instruí-lo de acordo para que promova o despacho na chegada da mercadoria;
- Providenciar valores a serem pagos pelo importador durante o processo de nacionalização da mercadoria no local de destino de4ntro dos prazos para evitar multas;
- Contratar transporte para a retirada do contêiner do porto e entrega da mercadoria no armazém do importador;
- Devolver o contêiner vazio no Depot informado pelo Armador; e
- Encerrar o processo providenciando todos os comprovantes da importação e fechando o processo de contas a pagar e recebe4r para apresentação ao importador, para que possam ser quitados todos os terceiros envolvidos.

O Processo teve seu início com a autorização do numerário de custos estimado apresentado em dezembro/2023 pelo importador C, cujo pagamento ocorreu em fevereiro de 2024 com a respectiva prontidão da Mercadoria. Diante do exposto, fora acionado o transportador para fazer o processo de retirada do

contêiner vazio e coleta da mercadoria na fábrica, para posterior entrega do contêiner estufado no porto de origem, dentro do terminal de cargas do Operador Portuário E. Nesta mesma ocasião, a reserva de praça foi feita no sistema do Armador D para que o contêiner fosse disponibilizado por seu respectivo departamento. Retirado o contêiner em 15/03/2024, procedeu-se com a coleta uma vez que o agendamento previsto para chegada do navio e entrega do contêiner desembaraçado era 22/03/2024, segundo reserva de praça e site do Operador Portuário E. A data estimada de chegada do navio no porto de origem era 23/03/2024 e sua saída estava programada para 24/03/2024. No dia 18/03/2024, primeiro dia útil após a coleta, foram iniciadas as tratativas para entrega da unidade no terminal de cargas do Operador Portuário E visando adiantar o desembaraço aduaneiro para que não ocorresse atrasos. Nesta data o operador portuário E informou que não possuía espaço para receber a unidade e que a mesma deveria ser depositada em outro local até que a atracação do navio fosse devidamente confirmada pelo armador D. Para que não tivesse qualquer custo extra pelo uso da carreta que transportou o contêiner, e considerando que o mesmo, por ser produto congelado, deveria permanecer conectado à Energia Elétrica sob cuidados especiais enquanto estivesse armazenado, buscou-se um armazém alternativo, pelo período inicial de 7 dias (aproximadamente R$3900,00 pelo período). Na data de 22/03/2024, o armador D atualizou sua previsão de atracação para 26/03/2024 com saída prevista para 27/03/2024; em 25/03/24 o armador D mudou novamente sua previsão de atracação para 30/03/2024 com saída prevista para 31/03/2024; em 29/03/2024 seria feriado e, portanto, não haveria expediente no terminal onde o contêiner estava pré armazenado, então novamente tentou-se uma antecipação de abertura do Gate pré feriado, sem sucesso. Até o dia 28/03/2024 as 18h não havia previsão de abertura do Gate para entrega do contêiner via sistema online do Operador Portuário E, cuja publicação é de sua obrigação em seu sistema. No dia 29/03, supostamente data em que o navio estava previsto para chegar, o sistema foi atualizado por volta de 23h00 informando que o navio havia chegado no dia 26/03, com abertura do Gate no dia 29 e fechamento do mesmo apenas 6h após sua abertura, na mesma data. Considerando que se tratava de uma unidade depositada em armazém geral privado, cuja unidade frigorifica requer manejo de um profissional técnico para

que seja ligada/desligada, bem como tempo para que fosse transportada até o armazém e proceder com o desembaraço aduaneiro, restou evidente o resultado: a reserva foi perdida. Relatando o fato ao armador D, o mesmo alegou problemas técnicos para a carga/descarga da mercadoria e execução apenas da operação de descarga neste porto, transferindo a Reserva para o próximo navio disponível, cuja chegada estimada estava para 13/04/2024 e saída para 14/04/2024. Questionado o Operador Portuário E, o mesmo informou que em função do grande acumulo de cargas vs. atrasos dos navios desta companhia, o Armador D optou por descarregar o que tinha naquele navio, e carregar suas cargas já atrasadas de navios anteriores, deixando os programados para suas próximas embarcações, a confirmar. A data prevista para a abertura do GATE portanto, era de 12/4/2024. Novamente o processo foi refeito (Custo 2) pelo despachante, com toda documentação devidamente atualizada para as datas informadas enquanto seguia-se insistentemente a tentativa da abertura do GATE antecipada junto ao Operador Portuário E, para que fosse possível estancar as diárias no armazém secundário: sem sucesso! O Operador Portuário E seguia alegando falta de espaço e falta de confirmação da chegada do navio pelo Armador D. Na data de 12/4/2024 finalmente o Gate foi aberto e a unidade pôde ser entregue ao terminal (Custo extra 3 – transporte entre terminais). Na mesma data fomos informados que a reserva fora modificada para um novo navio cuja chegada prevista estava para 27/4/24 e saída em 28/4/24, uma vez que o navio que se esperava omitiria o porto de origem. Com a unidade já depositada, foi providenciado o desembaraço aduaneiro e seguiu-se aguardando o novo navio, que de fato aportou apenas em 29/4/2024 (Custo extra 4 – armazenagem em Zona Primária). Foram mais de 60 dias de espera desde que a unidade vazia foi coletada até seu embarque efetivo, com inúmeras revisões de saída, com chegada prevista em Lisboa na data de 11/05/2024. No período desde a reserva de praça e retirada do contêiner vazio até seu embarque efetivo não houve qualquer consideração do Operador Portuário E ou do Armador D ao fato de que a mercadoria era perecível, congelada e, portanto, exigia armazenamento adequado e cuidados especiais, já que era produto para consumo humano no período do verão europeu, com data de validade curta e em vias de vencer.

Posteriormente houve a informação de que neste período o operador portuário E optou por dar preferência às operações dos navios que transportavam celulose do seu principal cliente, deixando todos os demais aguardando disponibilidade para atracação quando e se fosse possível.

Então começa o segundo ato do processo: a mercadoria com previsão de chegada em 11/05 sofreu diversas modificações pelo armador D, quase que diárias, de sua data estimada de chegada, ainda que o contrato de frete pactuado deixava claro o prazo de 15 dias para a entrega no porto de destino e prioridade do contêiner por ser produto perecível (houve cobrança por esta contratação). De fato, a data estimada de chegada foi modificada para 26/05, 27/05, 30/05, 20/06, 28/06, e por fim, a mercadoria aportou em Lisboa apenas em 04/07/2024. Neste ínterim, outra ocorrência absurda ocorreu sem que houvesse qualquer interesse do Armador D em resolve-la: a unidade Reefer permaneceu no porto de Algeciras por quase 30 dias, supostamente para que fosse verificada por autoridades portuárias locais visando combate contra o trafico de drogas. Tal seleção, seus documentos, seus ofícios ou laudos, nunca foram apresentados, embora diversas vezes tenham sido solicitados, exigidos, inclusive sob ofício extrajudicial. A situação cada vez mais insustentável para os envolvidos iniciou uma corrida aos embarques de pallets de açaí congelado pelo modal aéreo para suprir o mercado e evitar a quebra de contrato junto ao Franqueador gerando multas de milhões. Foram pelo menos 6 embarques aéreos, de valores altíssimos e risco iminente, uma vez que a carga congelada neste modal requer inúmeros cuidados e preparativos que levam tempo, custam caro e nem sempre conseguem obter a eficácia pretendida. O mal-estar entre o importador C, o exportador B e o Agente A já estava terrível e o diálogo completamente prejudicado. Seguindo o que ocorreu no porto de Origem, não houve qualquer comunicação sobre a separação da unidade para a suposta inspeção policial no porto de transbordo explicando sua finalidade, assim como não houve suporte do armador D sobre o que de fato estava acontecendo, ou informações se o contêiner permanecia ligado, se estava sendo mantida a temperatura em -18ºC como solicitado na compra, apenas um silêncio por parte do Armador D. Após ocorrida a suposta inspeção, a reserva para o próximo navio com destino à Lisboa ainda foi modificada pelo armador mais 3 vezes, até que depois de muitas reclamações e presença física do importador em seus

escritórios, pactuou-se uma data e um veículo cujo cumprimento se deu em 1/7/24. Ao final do processo, carga entregue, ainda se busca notícias da suposta inspeção, bem como documentos, porém sabe-se que de fato houve falta de espaço disponível para o cumprimento do final do percurso pela unidade dentro dos custos que o Armador D pactuou resultando em constantes postergações de datas até que algum lhe conviesse. Novamente não foram consideradas as condições da carga frente ao interminável processo ocorrido, cujo transporte ficou a mercê da disponibilidade dos veículos destinados a Lisboa (sem tratativas de prioridade, por ser carga congelada, perecível).

Todo este processo durou aproximadamente 5 meses e não deveria ter durado mais que 40 dias entre retirada do contêiner vazio e entrega do mesmo vazio no destino.

O Caso acima resultou nos seguintes pontos:

- o armador não se responsabilizou pelos custos envolvidos e enviou uma fatura de despesas pelo período da unidade em Algeciras além da cobrança de demurrage ao Agente A;
- as despesas que ocorreram no Brasil em nome do Agente A, muito acima do que foi pactuado junto ao importador C, não foram reembolsadas pelo mesmo nem pelo exportador B e tiveram de ser assumidas pelo Agente A;
- o importador C, vítima da situação, ficou a um passo de perder sua concessão de franquia da marca que representa e ter seus contratos com franqueados quebrados por falta de matéria prima. Permanecendo este na condição de vítima (e o é de fato, porém não sozinho), não renovou o contrato com o Agente A, alegando ter este errado ao contratar o Armador D;
- o Agente A perdeu seu principal cliente, teve de arcar com os débitos da operação que não foram estimados nem previstos, mas faturados em seu nome;
- O operador portuário E cobrou por todo o período em que a unidade esteve armazenada e não arcou pelo erro cometido ao divulgar publicamente informações errôneas e em horário inadequado para atender seus clientes maiores;

- O Agente A, menor ente entre as partes envolvidas, quebrou e terá de fechar suas atividades por problemas financeiros, além de arcar com o processo judicial sozinho.

6.4 Conclusão

Um Processo judicial agora corre para que o armador ressarça os envolvidos e indenize-os por suas perdas e danos no processo, em primeira instância e até onde se sabe, do Agente A contra o Operador e o Armador, e em paralelo, o Importador e o Exportador.

Os erros cometidos pelo Operador Portuário E podem gerar custos financeiros significativos e impactar a operação das empresas envolvidas, incluindo sua permanência no mercado ou sua morte. Não há até o momento qualquer menção do Operador Portuário E sobre o que de fato ocorreu em seu sistema entre os dias 26 e 29/03. Todavia sabe-se que este foi agraciado com valores extras exorbitantes em função da permanência do contêiner em sua unidade.

É essencial que haja investimentos em treinamento, sistemas de gerenciamento de carga e protocolos de verificação para minimizar esses riscos. A conscientização sobre as implicações legais e financeiras dos erros operacionais é vital para proteger os interesses das empresas no comércio internacional, e sem fiscalização de órgãos reguladores, somente os entes de maior poder aquisitivo se manterão em atividade e sairão de situações parecidas ilesos.

7. PROPOSTAS DE MELHORIA: SUGESTÕES PARA MELHORAR A CONFORMIDADE ÀS NORMATIVAS.

Para melhorar a conformidade às normativas no setor portuário e mitigar os impactos financeiros e operacionais causados pelos erros e pela falta de transparência, sugere-se adotar um conjunto de medidas que abordem tanto a fiscalização quanto a modernização dos processos. Aqui estão algumas propostas de melhoria:

7.1 Implementação de Sistemas de Informação Integrados

Um dos principais problemas no setor portuário é a falta de comunicação e integração de dados entre os diferentes agentes envolvidos na operação (operadores, transportadoras, alfândega, armazéns, usuários). A criação de uma plataforma digital integrada permitiria que todas as partes pudessem acessar informações em tempo real sobre movimentação de cargas, procedimentos e prazos. Esse sistema poderia ser padronizado em âmbito nacional, com regras claras para acesso e compartilhamento de dados, aumentando a transparência e reduzindo erros administrativos.

7.2 Automação e Digitalização de Processos

A adoção de tecnologias como a blockchain pode garantir maior segurança e confiabilidade na troca de informações, reduzindo fraudes e erros na documentação aduaneira. Além disso, a automação de processos como inspeções, liberação de mercadorias e faturamento pode diminuir a burocracia e os gargalos operacionais. A digitalização dos documentos e a eliminação do uso de papéis podem acelerar o processo, tornando-o mais eficiente e menos sujeito a falhas.

7.3 Revisão e Simplificação da Legislação, Normas e diretrizes

A legislação portuária, muitas vezes, é complexa e fragmentada, o que dificulta sua interpretação e aplicação. Uma proposta de melhoria seria a consolidação das normativas, de forma que elas sejam mais claras, acessíveis e fáceis de serem implementadas pelos operadores. Além disso, a simplificação dos trâmites legais e administrativos, especialmente os aduaneiros, pode acelerar a liberação das mercadorias e reduzir os custos relacionados a erros ou atrasos. Todas as normativas devem ser disponibilizadas no portal dos operadores, com linguagem simples e amigável, com ilustrações e canal para atendimento ao consumidor funcional e preparado.

7.4 Aperfeiçoamento da Fiscalização e Monitoramento

Para garantir que os operadores portuários cumpram as normas, é essencial fortalecer os mecanismos de fiscalização por parte das autoridades regulatórias, como a

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Isso pode ser feito por meio do uso de auditorias automatizadas e da aplicação de penalidades mais rigorosas em casos de não conformidade. Um sistema de fiscalização em tempo real, utilizando tecnologias de monitoramento remoto, pode aumentar a eficiência da inspeção.
Em paralelo, um sistema amigável de denúncia às más práticas deve ser implementado facilitando o contato dos usuários com os órgãos de fiscalização, com respostas rápidas e sigilo.

7.5 Incentivo à Capacitação e Treinamento

Erros operacionais muitas vezes são causados pela falta de capacitação dos trabalhadores portuários. Portanto, é fundamental que os operadores invistam em programas contínuos de treinamento e qualificação profissional, focando em áreas como segurança, manuseio de cargas e conformidade regulatória e administrativa. Esse investimento, além de reduzir erros, melhora a produtividade e a segurança das operações.

7.6 Criação de Mecanismos de Resolução de Conflitos

A falta de clareza sobre as responsabilidades entre operadores e usuários muitas vezes gera disputas, que acabam prejudicando os importadores e exportadores. A criação de um mecanismo de resolução de conflitos especializado no setor portuário, como uma câmara de arbitragem, pode acelerar a solução de litígios e evitar que pequenos e médios operadores sejam prejudicados por processos judiciais longos e custosos.

7.7 Promoção da Transparência Tarifária

Uma das principais queixas dos usuários é a falta de clareza na aplicação de taxas e cobranças. A adoção de normas que exijam transparência tarifária, com a publicação detalhada e acessível das taxas cobradas pelos serviços portuários, permitirá que os usuários planejem melhor seus custos e evitem surpresas. A criação de uma tabela tarifária padronizada e auditada por órgãos reguladores garantiria que as cobranças fossem justas e previsíveis.

7.8 Incentivo à Sustentabilidade e Conformidade Ambiental

As normas ambientais são cada vez mais rigorosas e exigem conformidade com práticas sustentáveis. Incentivar a adoção de tecnologias limpas e práticas de logística verde nos portos, por meio de incentivos fiscais ou subsídios, pode não só melhorar a imagem do setor, mas também garantir a conformidade com as exigências internacionais, atraindo mais negócios.

Essas propostas de melhoria visam não apenas aumentar a conformidade às normativas, mas também otimizar a eficiência e a transparência no setor portuário. Com a implementação dessas soluções, o setor se tornaria mais competitivo, com menores custos operacionais e maior previsibilidade para os usuários.

8. PROPOSTAS DE MELHORIA: PROPOSTAS PARA AUMENTAR A TRANSPARÊNCIA E A DISPONIBILIDADE DA INFORMAÇÃO.

Aumentar a transparência e a disponibilidade de informações no setor portuário é a chave para reduzir custos, evitar erros e melhorar a eficiência das operações. Aqui estão algumas propostas de melhoria para alcançar esse objetivo:

8.1 Criação de Plataformas Digitais Integradas:

Uma das principais iniciativas seria o desenvolvimento de uma plataforma única de comunicação e gestão de dados que reúna informações de todos os atores envolvidos (alfândega, operadores portuários, armazéns, transportadoras e usuários). Essa plataforma deve ser acessível a todos os agentes e fornecer informações em tempo real sobre a movimentação de cargas, prazos de entrega, taxas cobradas, e procedimentos necessários, além de promover capacitação e informação sobre seu uso. Isso facilitaria o planejamento e a tomada de decisões, reduzindo os custos associados a erros e atrasos.

8.2 Transparência Tarifária Obrigatória:

A obrigatoriedade de divulgação clara e detalhada das taxas portuárias é crucial. A criação de um portal público de tarifas onde todos os serviços e suas respectivas cobranças estejam listados de forma acessível e padronizada ajudaria os usuários a entenderem melhor os custos envolvidos e evitarem surpresas com cobranças inesperadas. A publicação dessas informações deveria ser fiscalizada por autoridades regulatórias, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

8.3 Monitoramento e Relatórios em Tempo Real

Implementar sistemas de monitoramento em tempo real para o rastreamento de cargas e etapas do processo portuário é uma maneira de garantir que todas as partes envolvidas tenham acesso a informações atualizadas. Soluções de Internet das Coisas (IoT) e sensores podem ser aplicadas para monitorar a localização e o status das cargas, permitindo que os usuários acompanhem o processo e façam ajustes de acordo com mudanças ou atrasos.

8.4 Uso de Blockchain para Transparência em Documentação

A tecnologia blockchain pode ser aplicada para aumentar a transparência e a segurança na troca de documentos entre os diferentes participantes da cadeia logística. Por meio dessa tecnologia, seria possível garantir a integridade e a imutabilidade dos documentos (como faturas, certificados de origem, e documentos aduaneiros), eliminando fraudes e erros e facilitando a auditoria por parte dos usuários e órgãos reguladores.

8.5 Padronização de Procedimentos e Dados

A padronização de procedimentos e dados entre os portos e operadores é uma medida fundamental para melhorar a clareza das informações. Isso inclui o uso de formatos padronizados para relatórios, formulários, sistemas e comunicações, de modo que todas as informações sigam uma estrutura comum e sejam facilmente compreendidas por qualquer parte envolvida. Além disso, a harmonização dos procedimentos de controle aduaneiro e logístico pode reduzir a complexidade e minimizar erros.

8.6 Portal de Acesso Público a Relatórios de Desempenho

Um sistema de relatórios públicos de desempenho dos portos, similar ao que ocorre com indicadores financeiros de empresas, permitiria a divulgação regular de dados sobre tempos de espera, volume de movimentação de carga, eficiência das operações, e conformidade com as normativas. Isso aumentaria a pressão para que os operadores melhorem sua performance e criaria uma maior confiança dos usuários no setor.

8.7 Incentivo à Auditoria e Certificação Independente

Criar programas de auditoria independente e certificação para operadores portuários que demonstram transparência e eficiência na gestão de informações seria uma forma de estimular melhores práticas. Certificações de qualidade e conformidade poderiam ser utilizadas como diferenciais competitivos, favorecendo operadores que se comprometem com padrões mais elevados de transparência e disponibilização de informações.

8.8 Educação e Treinamento em Conformidade e Transparência

Um programa de capacitação e treinamento contínuo para funcionários dos portos e operadores logísticos, e para usuários também (porque não) focado em transparência e gestão da informação, pode garantir que todos os envolvidos compreendam a importância da correta comunicação e disponibilização de dados. O treinamento deve cobrir o uso de novas tecnologias, cumprimento de normativas e práticas de boa governança.

8.9 Parcerias Público-Privadas para Investimento em Tecnologias de Informação

Estimular **parcerias público-privadas (PPP)** para o desenvolvimento de soluções tecnológicas avançadas para o setor portuário é uma forma de garantir investimentos em sistemas de informação modernos. As PPPs podem promover o uso de tecnologia

de ponta, como inteligência artificial e big data, para prever gargalos e oferecer informações preditivas, aumentando a eficiência e transparência do setor.

8.10 Fiscalização Ativa por Órgãos Reguladores

A fiscalização ativa e contínua por parte de órgãos reguladores, como ANTAQ, deve ser aprimorada para garantir que as informações estejam sendo corretamente disponibilizadas e que os operadores sigam os padrões de transparência estabelecidos. A criação de **mecanismos de denúncias** também pode permitir que usuários reportem abusos ou omissões no fornecimento de informações, incentivando a melhoria das práticas de divulgação.

Essas propostas de melhoria visam transformar a gestão da informação no setor portuário, promovendo maior transparência, confiabilidade e acessibilidade. A adoção dessas medidas beneficia não apenas os usuários (importadores e exportadores), mas também eleva a competitividade e a eficiência das operações portuárias, gerando um ambiente mais justo e equilibrado para todos os agentes envolvidos.

9. PROPOSTAS DE MELHORIA: RECOMENDAÇÕES PARA STAKEHOLDERS DO SETOR.

Para que o setor portuário opere de maneira mais eficiente e transparente, é essencial que todos os stakeholders (interessados) – incluindo operadores portuários, governo, autoridades regulatórias, transportadoras, importadores/exportadores e trabalhadores – colaborem em torno de um conjunto de melhorias. A seguir, estão recomendações específicas para cada grupo de stakeholders:

9.1 Operadores Portuários

- Investimento em Tecnologia e Automação: Os operadores portuários devem investir em tecnologias que automatizem processos e reduzam a margem de erro. Isso inclui sistemas de monitoramento em tempo real, automação de documentos, e plataformas digitais que permitam maior fluidez no tráfego de informações.

- Melhoria da Transparência Tarifária: Implementar a divulgação clara de todas as taxas cobradas e os serviços oferecidos. Isso evitaria conflitos com os usuários e aumentaria a confiança no setor.
- Capacitação Contínua: Investir no treinamento de sua força de trabalho, assegurando que os funcionários estejam bem preparados para lidar com procedimentos operacionais e normativos, promovendo uma cultura de conformidade e eficiência.
- Promoção de cursos e Capacitação aos usuários/clientes: Investir no treinamento de seus usuários e clientes, facilitando a interface destes com os procedimentos operacionais e normativos, promovendo a parceria, conformidade e eficiência também para quem utiliza.

9.2 Governo e Autoridades Reguladoras (ANTAQ, Receita Federal)

- Simplificação da Legislação e Normas e Diretrizes: Realizar uma revisão das normas existentes para reduzir a complexidade e eliminar redundâncias que dificultam o entendimento e a aplicação das leis por operadores e usuários. Um código simplificado e unificado facilitaria a conformidade.
- Fortalecimento da Fiscalização: Aumentar a fiscalização com o uso de tecnologias avançadas, como auditorias automatizadas e monitoramento remoto, garantindo que as normas sejam cumpridas de maneira eficaz.
- Incentivos para a Modernização: Oferecer incentivos fiscais e programas de financiamento para que operadores e terminais portuários invistam em modernização, automação e sustentabilidade, garantindo a competitividade global do setor.
- Criação de Mecanismos de Resolução de Conflitos: Promover a criação de um mecanismo de resolução de conflitos especializado no setor portuário, como uma câmara de arbitragem, visando acelerar a solução de litígios e evitar que pequenos e médios operadores sejam prejudicados por processos judiciais longos e custosos.

9.3 Importadores e Exportadores (Usuários)

- Planejamento Logístico Avançado: Os importadores e exportadores devem se concentrar em melhorar o planejamento logístico, utilizando dados em tempo real e

parcerias com operadores transparentes para evitar custos inesperados, como demurrage e taxas de armazenagem.

- Exigir Transparência e Relatórios: Participar ativamente de iniciativas que promovam a transparência no setor. Por exemplo, pressionar por contratos mais claros e exigir a divulgação detalhada das taxas e serviços contratados.
- Utilização de Ferramentas de Rastreabilidade: Adotar sistemas de rastreamento de carga e monitoramento logístico para obter maior controle sobre a movimentação das mercadorias e antecipar possíveis problemas.

9.4 Transportadoras e Operadores Logísticos

- Integração com Sistemas Digitais: Transportadoras e operadores logísticos devem adotar ferramentas que permitam a integração com os sistemas digitais dos portos, facilitando o fluxo de informações e melhorando a coordenação entre todas as partes envolvidas.
- Redução de Emissões e Sustentabilidade: Trabalhar em parceria com portos e terminais para reduzir o impacto ambiental das operações, utilizando tecnologias mais limpas e alinhando-se às exigências globais de sustentabilidade.

9.5 Trabalhadores Portuários e Sindicatos

- Treinamento Contínuo em Tecnologias: Sindicatos e empregadores devem colaborar para fornecer treinamentos que permitam aos trabalhadores se adaptarem às novas tecnologias que estão sendo implementadas no setor. Isso aumenta a eficiência e promove maior segurança nas operações.

Garantia de Condições de Trabalho Seguras: Trabalhar em conjunto com operadores e autoridades para assegurar que a modernização do setor não comprometa a segurança dos trabalhadores, promovendo um ambiente que respeite normas de segurança e saúde no trabalho.

9.6 Parcerias Público-Privadas (PPP)

- Desenvolvimento de Infraestrutura: Os governos devem incentivar Parcerias Público-Privadas (PPP) para expandir e modernizar a infraestrutura portuária,

utilizando recursos privados para acelerar os projetos e garantir o alinhamento às melhores práticas globais.

Incentivos à Inovação Tecnológica: As PPPs podem ser usadas para estimular o desenvolvimento e implementação de tecnologias avançadas, como automação portuária, blockchain para transparência documental, e IoT para o rastreamento de cargas.

9.7 Organizações Internacionais e Setor Acadêmico

- Promover Padrões Globais: Organizações internacionais, como a Organização Marítima Internacional (IMO), e instituições acadêmicas podem colaborar na criação de padrões globais de conformidade e transparência, disseminando boas práticas entre os países e incentivando o setor a adotar essas normas.
- Pesquisa e Desenvolvimento (P&D): As universidades e institutos de pesquisa devem ser incentivados a conduzir estudos sobre novas tecnologias e práticas logísticas que possam ser aplicadas ao setor portuário, melhorando a eficiência e reduzindo os custos.

9.8 Usuários Finais (Consumidores)

- Conscientização sobre o Impacto Logístico: Incentivar o conhecimento dos consumidores sobre a importância da cadeia logística portuária, incluindo os impactos de atrasos e custos adicionais no preço final dos produtos, pode aumentar a pressão para melhorias no setor.

Cada grupo de stakeholders tem um papel fundamental na melhoria da conformidade, transparência e eficiência do setor portuário. Ao implementar algumas destas recomendações, o setor pode tornar-se mais competitivo, moderno e sustentável, beneficiando todos os envolvidos e contribuindo para o crescimento econômico comum e equalizado. Colaboração, inovação e um compromisso com a transparência são as chaves para o futuro do setor.

CONSIDERAÇÃO FINAIS

Em suma, a inobservância à legislação, normas e diretrizes no setor portuário somada à ineficiência na fiscalização por seus órgãos de controle não apenas acarreta custos diretos e imediatos para o Estado, operadores portuários e usuários (estes últimos principalmente), como também gera consequências de longo prazo que afetam a competitividade do setor e do país. É imperativo e urgente que as operações portuárias sejam realizadas em conformidade com as normas estabelecidas, não apenas para garantir a segurança, eficiência, e lucratividade de seus operadores, mas também para sustentar a imagem e a posição competitiva do setor no cenário global com a equiparação e o respeito ao seu usuário final, qualquer que seja este.

A promoção de uma cultura de compliance e a implementação de melhores práticas regulatórias são fundamentais para mitigar esses impactos e garantir um ambiente portuário saudável e sustentável.

O setor portuário é vital para a economia, desempenhando um papel crucial na logística e no comércio internacional. No entanto, enfrenta desafios significativos relacionados à conformidade regulatória, falta de transparência e eficiência operacional, além de grandes desencontros entre sua legislação e a legislação ambiental que o envolve (assunto para outro artigo). As propostas de melhoria apresentadas visam propor esta discussão por meio de questões provocativas, mas de maneira integrada e colaborativa.

A implementação de sistemas de informação integrados e a digitalização de processos é fundamental para aprimorar a comunicação entre os diversos agentes envolvidos, reduzindo erros e aumentando eficiência a todos os envolvidos.

A revisão e simplificação da legislação portuária facilitarão a conformidade, permitindo que operadores e usuários compreendam melhor suas responsabilidades e direitos.

A fiscalização rigorosa e o monitoramento em tempo real garantirão que as normas sejam cumpridas, promovendo um ambiente de maior confiança.

A transparência tarifária e a criação de plataformas digitais são essenciais para assegurar que os usuários tenham acesso a informações claras sobre custos e serviços. Medidas como o uso de blockchain para garantir a integridade da documentação e a padronização de procedimentos ajudarão a mitigar a burocracia e os conflitos.

A capacitação contínua dos trabalhadores e usuários portuários é um investimento necessário, pois promoverá uma cultura de segurança e eficiência para quem trabalha e para quem usa. As recomendações direcionadas aos stakeholders, incluindo

operadores, governo, transportadoras e usuários, destacam a importância da colaboração e do compromisso com a modernização e sustentabilidade do setor.

Por fim, a criação de mecanismos de resolução de conflitos e a promoção de parcerias público-privadas poderão fomentar um ambiente mais competitivo e inovador reduzindo o medo em investir e empreender no Comércio Exterior. Ao implementar essas propostas, o setor portuário pode se transformar, tornando-se mais eficiente, transparente e sustentável, beneficiando todos os envolvidos e contribuindo para o crescimento econômico. Nesta mesma toada, o usuário torna-se capaz, interessado e autossuficiente para manter as engrenagens do sistema trabalhando continuamente, mesmo em tempos de dificuldades econômicas no cenário doméstico e mundial, além das intempéries ambientais, quando grandes empresas sofrem impactos e impactam por consequência a balança comercial. É neste ponto que as pequenas e médias empresas, bem preparadas e munidas de capacidade financeira e técnica, podem sustentar o crescimento contínuo de um país. O futuro do setor depende da adoção de práticas que priorizem a transparência, a conformidade e a responsabilidade social: para todos!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. NESTER, Alexandre Vagner. **Direito Portuário Brasileiro**. Editora Fórum; 3ª edição, 2022.

2. MARTINS, Eliane M. Octaviano. **CURSO DE DIREITO MARÍTIMO VOL. III**. Editora Manole, 2015.

3. MARTINS, Eliane M. Octaviano. **VADE MECUM DE DIREITO MARITIMO**. Editora Manole, 2015.

4. ANTAQ. ***Relatório Anual***. Brasília: ANTAQ, 2023.

5. CNT. ***Estudos sobre a Infraestrutura Portuária***. Brasília: CNT, 2023.

6. https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario. Acesso em: 26 set. 2024.

7. BRASIL. **LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013. Exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.** Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso em: 25 set. 2024.