

Sistema de Desempenho Portuário

Manual para Envio de Dados



Portos Organizados e Instalações Portuárias



Fevereiro de 2014

1ª Edição

Sumário

Apresentação.....	2
Introdução	3
1. Informações Gerais.....	4
1.1. O que é o SDP?.....	4
1.2. Qual a finalidade do SDP?.....	4
1.3. Quem integra o SDP?.....	4
1.4. Como acessar o SDP?.....	4
1.5. Quem coordena o SDP?.....	5
1.6. Como consultar os dados coletados pelo SDP?.....	5
1.7. Como enviar os dados para o SDP?.....	5
2. Sobre o arquivo XML.....	7
2.1. Informações Gerais sobre o XML.....	7
2.2. Envio de Dados	8
2.3. Informações Temporais	12
2.4. Informações Monetárias.....	14
2.5. Informações sobre a Carga.....	15
2.6. Sobre as Informações de Origem e Destino.....	19
2.7. Exemplos de arquivo XML preenchido.....	20
3. Registro de ausência de atracação.....	28
4. Gestores do SDP na ANTAQ.....	29
5. Glossário.....	33

Apresentação

O SDP representa para o setor portuário nacional uma fonte consistente de dados para o desenvolvimento de ações relacionadas ao acompanhamento de desempenho operacional de cada porto organizado e instalação portuária autorizada. Assume então uma importância ímpar no setor aquaviário, devendo ser considerado por todos os que com ele lidam uma ferramenta estratégica para o planejamento e, ao mesmo tempo, repositório de dados significativo para a geração de estatísticas e indicadores do setor.

Neste contexto, a ANTAQ exerce, por definição legal, o controle das operações de recebimento, processamento e divulgação dos dados. Como tal, faz-se necessária a constante modernização e aperfeiçoamento dos processos pertinentes a este sistema. Além disso, diante do fato de que a totalidade do sistema portuário em operação já envia dados para o SDP, entende-se que a fase atual em que se encontra é voltada para a qualificação de seus dados sob os aspectos de confiabilidade e exatidão.

Mais do que coletar dados, o SDP tem por obrigação representar de forma efetiva a real capacidade brasileira de movimentação de cargas. Sem isso, não se pode fazer o devido planejamento, nem se adotar medidas saneadoras de futuros gargalos. Esse é o verdadeiro conceito do Sistema. Mais do que exigir dos seus fornecedores a obrigação de abastecê-lo com dados, mostra-se como aliado do setor na projeção e comparação dos resultados existentes para os movimentos de cargas no Brasil, bem como na observação do desempenho nacional em relação aos mercados externos.

A elaboração deste manual visa documentar, aperfeiçoar e desfazer dúvidas no envio dos dados de movimentação dos portos organizados e instalações portuárias autorizadas – modalidades de terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo, trazendo uma melhor descrição das regras implementadas no sistema SDP.

Diante da necessidade de se criar uma cultura comum da linguagem e regras implementadas no sistema SDP, este servirá como referência no trato comum das suas funções, estabelecendo padrões a serem seguidos por todos portos organizados e instalações portuárias.

Introdução

São duas as formas que os usuários do SDP dispõem para enviar dados para o sistema. A primeira delas é o uso da tela de digitação dos dados disponibilizada no sistema na forma conhecida como “online”. A segunda trata de envio de dados através do padrão internacional de transferência denominado Extensible Markup Language – XML, cuja função é a de prover padrão para o envio e recebimento de dados dentro de um princípio de padronização.

A segunda forma é mais evoluída do que a primeira, já que permite que a instalação portuária possa integrar seus sistemas internos com objetivo de eles mesmos gerarem os dados necessários à alimentação do SDP. Dessa forma, não se perde tempo com digitações, o resultado é mais confiável e os tempos de envio podem ser mais bem direcionados e controlados.

Contudo, a ANTAQ tem experimentado uma série de demandas por parte dos usuários do SDP cujo teor se volta para dúvidas no significado de campos e certos procedimentos do sistema. Com o objetivo de abordar tais questões, bem como para uniformizar procedimentos e criar o senso comum com relação ao SDP, este manual é apresentado. Trata-se de documento destinado a evoluir em função das novas experiências e das recomendações consensuais indicadas por todos os participantes da rotina do SDP. Em especial, nesta primeira versão, destaca-se a apresentação das regras atuais para o envio de dados, considerando-se a versão do modelo do XML 2013.

1. Informações Gerais

1.1. O que é o SDP?

O Sistema de Desempenho Portuário – SDP é um sistema de coleta de dados e informações sobre as operações portuárias e seus respectivos preços. É alimentado pelas próprias instalações portuárias brasileiras. Provém um banco de dados e de informações que atualmente é referência para o cálculo de indicadores operacionais e de preços, necessários à aferição da qualidade dos serviços portuários.

1.2. Qual é a finalidade do SDP?

É gerar informações que sirvam como ferramentas para:

- A gestão operacional nos terminais de cada porto organizado e instalação portuária participante, detectando possíveis deficiências e disfunções e possibilitando ações gerenciais de diagnóstico e correção;
- O planejamento do desenvolvimento portuário, através da comparação dos dados de movimentação de cargas com os dados de capacidades e níveis de utilização de instalações e equipamentos, detectando tendências e necessidades, com vistas ao dimensionamento adequado da expansão e melhoramento;
- O monitoramento dos resultados decorrentes de medidas e ações estratégicas adotadas pelo Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos e da ANTAQ ou pelos gestores e operadores de portos e terminais;
- O conhecimento e o controle público do desempenho e das tarifas dos serviços portuários oferecidos aos usuários, permitindo a avaliação mais completa de sua qualidade e dos reflexos nos custos totais de transporte;
- A regulação, através da ANTAQ e dos demais órgãos incumbidos legalmente dessa função, da atividade econômica de utilização de instalações e exploração portuária desenvolvida pelas autoridades portuárias e pelos diversos agentes operacionais – arrendatários de instalações, operadores portuários e outros prestadores de serviços;
- A obtenção de padrões e parâmetros comparativos de desempenho e tarifas entre as diversas instalações e terminais.

1.3. Quem integra o SDP?

Todos os portos organizados e instalações portuárias autorizadas pela União a operar na movimentação de cargas e passageiros.

Existem algumas pequenas diferenças entre as informações cobradas das autoridades portuárias e das empresas autorizadas a explorar instalações

portuárias.

As autoridades portuárias dos portos organizados devem enviar informações relativas às tarifas portuárias cobradas por atracação, enquanto as empresas autorizadas a explorar terminais de uso privado e estações de transbordo de carga devem especificar a quantidade de carga movimentada por proprietário (peso de carga própria e de terceiros).

1.4. Como acessar o SDP?

O acesso ao sistema é através da página eletrônica da ANTAQ: <http://www.antaq.gov.br/sdpv2/>

Os usuários do SDP são funcionários dos portos organizados e instalações portuárias previamente cadastrados pela ANTAQ.

O usuário que passar mais de 60 dias sem acessar o sistema terá a senha bloqueada.

1.5. Quem coordena o SDP?

A coordenação do Sistema é exercida pela ANTAQ através da Gerência de Estudos e Desempenho Portuário – GED, com sede em Brasília.

1.6. Como consultar os dados coletados pelo SDP?

Através do Sistema de Informações Gerenciais – SIG Acesso Público da ANTAQ, disponibilizado no link:

<http://www.antaq.gov.br/sistemas/sig/AcessoEntrada.asp?IDPerfil=23>

1.7. Como enviar os dados para o SDP?

O SDP permite o envio de dados pelos usuários de duas maneiras. A primeira delas é o uso da tela de digitação dos dados (cadastro de atracações) disponibilizada no sistema de forma conhecida como “online”. A segunda trata de envio de dados através do padrão internacional de transferência denominado Extensible Markup Language – XML, cuja função é a de prover padrão para o envio e recebimento de dados.

A transmissão dos dados por arquivo XML permite duas formas de validar a integridade do arquivo:

- a) Validar o arquivo em lote: arquivo processado “off-line”, com disponibilização de eventuais erros no dia seguinte;
- b) Validar cada erro online: sistema retorna cada erro encontrado nas etapas ordenadas de validação.

2. Sobre o Arquivo XML

2.1. Informações Gerais sobre o XML

O arquivo XML deve ser gerado no padrão utf-8 para que o sistema interprete a acentuação dos dados.

Acentuações do XML

Se não for possível gerar o arquivo no padrão utf-8, não utilizar qualquer acentuação ou caractere especial.

O arquivo XML pode ser compactado antes do envio para agilizar a transferência dos dados.

Formatos para Envio

Apenas os formatos “.zip” e “.gzip” (formato aberto) são aceitos.

Para envio de arquivos XML com tamanho superior a 10 MB (descompactados), selecionar a opção "Validar o arquivo em lote".

Apenas devem constar no cabeçalho do arquivo XML de porto organizado (nas duas primeiras linhas):

Cabeçalhos do arquivo

```
<?xml version='1.0' encoding='utf-8'?>  
<Movimento xmlns="SDPv2.xsd">
```

Arquivo XML de instalação portuária:

```
<?xml version='1.0' encoding='utf-8'?>  
<Movimento xmlns="SDPTUP.xsd">
```


Formatações de valores com casas decimais

Valores com casas decimais devem ser informados substituindo a “vírgula” pelo “ponto” conforme o exemplo: 1945.340.

Obs.: Antes do ponto deve ser informada a parte inteira do valor e, após o ponto, a parte decimal, constituída de três casas. Os valores devem ser informados utilizando a unidade “Tonelada”.

Formatações das TAGs

Todas as tags utilizadas para delimitar os dados informados entre as mesmas devem ser “abertas” e “fechadas” de acordo com o exemplo: <Sentido>2</Sentido>.

Carga / Carga Containerizada

Os registros de cargas com características idênticas, com exceção do peso, devem ter seus pesos somados e informados uma única vez no arquivo XML.

Obs.: Na última linha do arquivo deve constar o “fechamento” da tag Movimento conforme o exemplo: </Movimento>.

Prazos de envio

O prazo para envio dos dados de um determinado mês é o 10º dia do mês subsequente. Para o envio de tais dados, deve ser considerada a data de desatracação da embarcação.

Após o prazo estabelecido para envio dos dados, para a modificação dos mesmos (cadastro, alteração e exclusão) deverá ser feita solicitação ao gestor do sistema na ANTAQ responsável pelo porto/instalação portuária em questão.

2.2. Envio de dados

2.2.1. Remetente

1. CNPJ

CNPJ da Autoridade Portuária de porto organizado ou da empresa autorizada a explorar instalação portuária responsável pelo envio de dados ao SDP.

Formato: 13 dígitos sem qualquer pontuação entre os números (exemplo: 99999999999999).

2. Razão Social	Razão Social da autoridade portuária ou da empresa autorizada responsável pelo envio de dados ao SDP.
3. Responsável pelo Envio	<p>É o nome do funcionário do porto organizado ou seu representante que realiza o envio de dados.</p> <p>O usuário deve estar vinculado ao porto / instalação portuária declarante da atracação. O valor informado na tag <CNPJ/> deve ser igual ao da empresa selecionada na tela inicial do SDP.</p>
4. Tipo de Remetente	<p>Porto Organizado = 1</p> <p>Instalação Portuária = 16</p>
5. Data e Hora do Envio	<p>Formato: aaaa-MM-ddT-hh:mm:ss</p> <p>OBS.: “MM” refere-se ao mês, “mm” refere-se a minuto.</p>

2.2.2. Atracação

1. Trigrama do Porto / Código do TUP	<p>O código de identificação do porto organizado é composto por três letras (trigrama), de acordo com padronização internacional.</p> <p>O código de identificação da instalação portuária autorizada é definido pela ANTAQ, sendo composto por um hexagrama (ex.: BRSP001).</p>
2. Número da Atracação	<p>Campo alfanumérico com no máximo 15 dígitos, definido pelo remetente.</p>
3. Local de Atracação	<p>Cada remetente deve possuir um ou mais locais de atracação previamente cadastrados. Esse campo será preenchido com código de identificação de quatro posições (alfanumérico), definido pelo remetente no momento do cadastro.</p>

4. **Número IMO**

Campo numérico com 7 dígitos, que corresponde ao código do navio segundo tabela padronizada internacional.

No caso de uma embarcação que não tenha número do IMO ou Inscrição da Capitania, como por exemplo, no caso de marinhas estrangeiras, o número 9999993 deverá ser informado.

OBS.: Deverá ser informado o número "IMO" e/ou "Número Inscrição Capitania" no cadastro da atracação.

5. **Número Inscrição na Capitania dos Portos**

Campo numérico com 10 dígitos, que corresponde ao código do navio na Capitania dos Portos.

OBS.: Deverá ser informado o número "IMO" e/ou "Número Inscrição Capitania" no cadastro da atracação.

6. **Navegação**

Corresponde ao tipo de navegação realizado pela embarcação. Ex.: linha regular de cabotagem de navio contêiner, da costa sul a norte do Brasil.

O campo será preenchido com um dos códigos abaixo:

Navegação Interior = 1

Apoio Portuário = 2

Cabotagem = 3

Apoio Marítimo = 4

Longo Curso = 5

Obs.: definições no Glossário (página 34).

Refere-se à finalidade principal da atracação.

O campo será preenchido com um dos códigos abaixo:

7. Tipo de Operação

Movimentação de Carga = 1

Passageiros = 2

Apoio = 3

Marinha = 4

Abastecimento = 5

Reparo/ Manutenção = 6

Misto = 7

Obs.: definições no Glossário (página 34).

8. Quantidade de Passageiros

Campo habilitado apenas quando o tipo de operação selecionado for "Passageiros" ou "Misto". Em relação à quantidade de passageiros deverão ser enviadas as seguintes informações, caso estes existam:

<QuantidadePassageirosEmbarcados />

<QuantidadePassageirosDesembarcados />

<QuantidadePassageirosTransito />

9. CNPJ Agente Marítimo

Deverá ser informado um nº válido de CNPJ do Agente Marítimo.

Campo de preenchimento obrigatório, menos para operação de Marinha.

OBS.: As informações básicas do Agente – incluindo o CNPJ – devem ser previamente cadastradas no SDP no item "Cadastro – Cadastro de Entidades".

10. CNPJ Operador

Deverá ser informado um nº válido de CNPJ do Operador.

Campo de preenchimento obrigatório, menos para operações de Marinha e Apoio (neste caso, se não houver informe dos dados de carga de apoio).

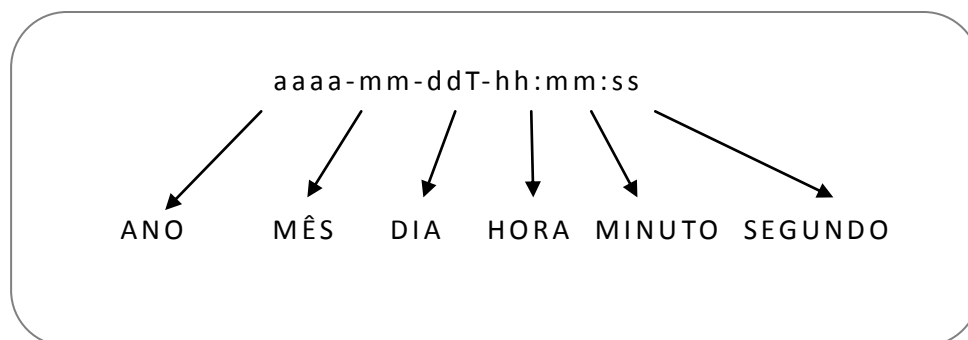
OBS.: As informações básicas do Operador – incluindo o CNPJ – devem ser previamente cadastradas no SDP no item "Cadastro – Cadastro de Entidades".

11. Nacionalidade do Armador	Brasileira = 1 Estrangeira = 2
-------------------------------------	-----------------------------------

12. CNPJ/ Nome Armador	Se a nacionalidade do armador for brasileira, o nº válido do CNPJ deverá ser preenchido; Se a nacionalidade do armador for estrangeira, deverá ser preenchido nome de referência: o campo aceitará formato alfanumérico com 50 dígitos, incluindo espaços.
-------------------------------	---

2.3. Informações Temporais

Os campos apresentados a seguir serão de preenchimento obrigatório, relativos às informações sobre as datas e horários de atracação e desatracação.



Data e Hora de Chegada	Data e horário de chegada da embarcação nas proximidades da instalação portuária, na área de fundeio (formato: aaaa-mm-ddT-hh:mm:ss, ex.: 2013-01-31T-14:40:00).
Data e Hora da Atracação	Data e horário da atracação da embarcação no cais da instalação portuária (formato: aaaa-mm-ddT-hh:mm:ss, ex.: 2013-01-31T-14:40:00).
Data e hora da Desatracação	Data e horário da desatracação da embarcação no cais da instalação portuária (formato: aaaa-mm-ddT-hh:mm:ss, ex.: 2013-01-31T-14:40:00).
Data e hora de Início da Operação	Registro de quando a operação do navio é efetivamente iniciada (formato: aaaa-mm-ddT-hh:mm:ss, ex.: 2013-01-31T-14:40:00).

Data e hora de término da Operação Registro da data e horário do momento em que a operação do navio é efetivamente encerrada (formato: aaaa-mm-ddT-hh:mm:ss, ex.: 2013-01-31T-14:40:00).

Tempo de Espera Tempo em que a embarcação aguarda ao largo ou na área de fundeio até receber autorização para atracação. (formato: hhh:mm, ex.: 010:40).

Campo de preenchimento não obrigatório.

Paralisação do Porto Tempo em que o porto / instalação portuária ficou paralisado, impedindo a atracação ou operação da embarcação (formato: hhh:mm, ex.: 000:15).

Campo de preenchimento não obrigatório.

Paralisação do Operador Tempo em que o operador ficou paralisado, impedindo a operação da embarcação (formato: hhh:mm, ex.: 000:15).

Campo de preenchimento não obrigatório.

2.3.1. Critérios de Validação dos Dados Temporais

-
- A. A data de chegada não deverá ser maior que a data de atracação.
- B. A data de atracação não deverá ser maior que a data de início de operação.
- C. A data de início de operação não deverá ser maior que a data de término da operação.
- D. A data de término da operação não deverá ser maior que a data de desatracação.
- E. Para atracações com tipos de operação "Movimentação de Carga" ou "Misto", os campos "Data/Hora Início da Operação" e "Data Hora Término da Operação" são obrigatórios, assim como nas operações de "Apoio" e "Abastecimento" com registro dos dados das cargas movimentadas, ressaltando que o registro das cargas nessas operações é facultativo, mas uma vez declarado será obrigatório as datas e horas de início e término da operação.
-

2.4. Informações Monetárias

Os campos apresentados a seguir são exigidos exclusivamente dos portos organizados. Serão de preenchimento obrigatório, relativos aos valores pagos por determinados serviços portuários.

Valor Infraestrutura Marítima Valor pago, em reais, pela utilização do acesso marítimo e das águas abrigadas e profundas da área de fundeio, de evolução e atracação das embarcações (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).

Campo de preenchimento obrigatório.

Valor Infraestrutura Terrestre Valor pago, em reais, pela utilização da infraestrutura terrestre, tal como o cais e seus sistemas (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).

Campo de preenchimento obrigatório.

Taxa de Atracação Valor pago, em reais, à administração do porto pela utilização das instalações de acostagem e pelos serviços de apoio à ação de atracação (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).

Campo de preenchimento obrigatório.

Valor Equipamentos Valor pago, em reais, pelo aluguel de equipamentos para movimentação de cargas (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).

Campo de preenchimento obrigatório.

Valor Transporte Interno Valor pago, em reais, pelo transporte das cargas na zona primária do porto/terminal, entre o portão de entrada até o costado do navio e vice-versa (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).

Campo de preenchimento obrigatório.

Valor Mão de Obra de Terra Valor pago, em reais, para remuneração da mão de obra de terra utilizada na prestação de serviços de movimentação de cargas na área do porto organizado (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).

Campo de preenchimento obrigatório.

Valor	Valor pago, em reais, à administração do porto pela prestação de serviços diversos nas operações de carga e descarga de mercadorias, não incluídos nas taxas mencionadas anteriormente (Formato: máximo de 13 dígitos, com duas casas decimais).
Outras Taxas	
	Campo de preenchimento obrigatório.

2.5. Informações sobre a Carga

Em relação às operações que envolvem cargas, deverão constar informações referentes aos seguintes itens:

Grupo de Carga	Identificado por código de 4 dígitos, corresponde a grupo genérico de carga ao qual a carga movimentada esteja vinculada, de acordo com definição da ANTAQ. Campo de preenchimento obrigatório. OBS.: contêineres e semi-reboque baú são considerados como grupo de cargas no sistema.
-----------------------	--

Código da Carga - NCM	Corresponde a carga movimentada, identificada pelo código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), e deve estar vinculada pela ANTAQ ao Grupo de Carga acima apresentado. O campo NCM deverá ser preenchido com todos os 8 dígitos que o compõe. Campo de preenchimento obrigatório. OBS.: Os grupos de Contêineres e Semi-reboque baú possuem cargas que detalham esses acondicionamentos. Ex.: contêiner cheio refrigerado de 20' pés, e semi-reboque aberto cheio de 14 metros.
------------------------------	--

Natureza da Carga

As cargas devem ser discriminadas de acordo com os seguintes códigos:

Granel Sólido = 1

Granel Líquido = 2

Carga Geral = 3

A natureza da carga para contêineres deverá ser Carga Geral.

Sentido

O sentido da carga (embarque ou desembarque) é de preenchimento obrigatório para as operações de: movimentação de cargas, apoio, transbordo, operação intermediária e transferência interna. O sentido deverá, obrigatoriamente, ser informado de acordo com os seguintes códigos:

Importação/ Desembarque = 1

Exportação/ Embarque = 2

Esse campo será preenchido com o código "0" (Não Informado) nas operações de abastecimento, safamento e remoção a bordo.

Navegação

O tipo de navegação deverá ser informado de acordo com os seguintes códigos:

Navegação Interior = 1

Apoio Portuário = 2

Cabotagem = 3

Apoio Marítimo = 4

Longo Curso = 5

Esse campo será preenchido com o código "0" (Não Informado) nas operações de abastecimento, safamento, remoção a bordo, operação intermediária e transferência interna.

OBS.: as definições dos tipos de navegação encontram-se no Glossário (página 34).

Bigrama do País de Origem	A lista de bigramas encontra-se disponível no portal do Desempenho Portuário, na página eletrônica da ANTAQ.
Trigrama do Porto de Origem ou Código do TUP de Origem	A lista de trigramas (portos organizados e internacionais) e hexagramas (instalações portuárias) encontra-se disponível no portal do Desempenho Portuário, na página eletrônica da ANTAQ.
Bigrama do País de Destino	A lista de bigramas encontra-se disponível no portal do Desempenho Portuário, na página eletrônica da ANTAQ.
Trigrama do Porto de Destino ou Código do TUP de Destino	A lista de trigramas (portos organizados e internacionais) e hexagramas (instalações portuárias) encontra-se disponível no portal do Desempenho Portuário, na página eletrônica da ANTAQ.
Quantidade	<p>Esse campo apenas deverá ser preenchido caso os grupos de mercadorias selecionados sejam: “Contêiner”, “Semi Reboque Baú” ou “Automóveis”. Nesses casos, o preenchimento é obrigatório.</p> <p>Não é permitido informar valores maiores do que 32.767.</p>
Peso Bruto da Carga	<p>Valor deverá ser maior do que zero.</p> <p>Deverá ser informado o peso total da carga adicionado da tara do contêiner, em toneladas (Formato: campo alfanumérico com 13 dígitos e três casas decimais).</p> <p>Campo de preenchimento obrigatório.</p> <p>OBS.: para instalações portuárias, também são cobrados os pesos das cargas de propriedade própria e de terceiros.</p>

Tipo de Operação de Carga

Refere-se à finalidade da operação da carga. As opções de cadastro são:

Movimentação de Carga = 1

Apoio = 3

Abastecimento = 5

Safamento = 8

Transbordo = 9

Remoção a bordo = 10

Operação Intermediária = 11

Transferência Interna = 12

Quando o tipo de operação da atracação for “Movimentação de Carga” ou “Misto”, todos os tipos de operação da carga poderão ser aceitos.

Quando o tipo de operação da atracação for “Apoio” ou “Abastecimento”, o tipo de operação da carga aceito será o de mesmo nome da operação da atracação.

Para operações de “Safamento” e “Remoção a bordo”, só deve ser informado o grupo de carga Contêiner.

OBS.: as definições dos tipos de operação encontram-se no Glossário (página 34).

**Grupo de Carga
Containerizada**

Identificado por código de 4 dígitos, corresponde a grupo genérico de carga ao qual a carga movimentada dentro do contêiner esteja vinculada, de acordo com definição da ANTAQ.

**Código da Carga
Containerizada**

Corresponde a carga movimentada dentro do contêiner, identificada pelo código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul). Deve estar vinculada pela ANTAQ ao Grupo de Carga Containerizada acima apresentado.

O campo NCM deverá ser preenchido com todos os 8 dígitos que o compõe.

Peso Líquido da Carga

Deve ser informado o peso líquido da carga containerizada (desconta-se a tara do contêiner). O valor desse campo deve ser informado em toneladas. Campo alfanumérico com 13 dígitos e três casas decimais.

OBS.: para as instalações portuárias autorizadas, também são cobrados os pesos líquidos das cargas de propriedade própria e de terceiros.

Identificação do Contêiner

Campo alfanumérico com 11 dígitos.

Atenção

Para contêineres vazios, o grupo de carga containerizada e o código de carga containerizada serão iguais ao grupo da carga e código da carga.

Não é permitido utilizar o código de "Semi-Reboque" para carga containerizada.

2.6. Sobre as Informações de Origem e Destino

Os campos "**País Origem**" e "**País Destino**" devem ser preenchidos de acordo com os códigos (bigrama) dos países cadastrados na base de dados. Esse campo não será informado quando o tipo de operação da carga for "Safamento", "Remoção a bordo", "Abastecimento", "Operação Intermediária" e "Transferência Interna".

O campo "**Porto Origem**" e "**Porto Destino**" deve ser preenchido de acordo com código (trigrama) dos portos cadastrados na base de dados. Esse campo não será informado quando o tipo de operação da carga for "Safamento", "Remoção a bordo", "Abastecimento", "Operação Intermediária" e "Transferência Interna".

Os campos "**TUP de Origem**" e "**TUP de Destino**" devem ser preenchidos de acordo com código (pentagrama) das instalações portuárias cadastradas na base de dados. Esse campo não será informado quando o tipo de operação da carga for "Safamento", "Remoção a bordo", "Abastecimento", "Operação Intermediária" e "Transferência Interna".

O Porto/TUP de Origem informado somente poderá ser igual ao Porto/TUP de Destino na operação de cargas de navegação de Apoio Portuário.

2.7. Exemplos de arquivos XML preenchido

2.7.1. MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Exemplo 1: Arquivo XML do porto de Santos, atracação de navio contêiner que movimentou 03 contêineres cheios, cada contêiner com 03 diferentes mercadorias contêinerizadas.

```
<?xml version='1.0' encoding='utf-8'?>
<Movimento xmlns="SDPv2.xsd">
  <Remetente>
    <CNPJ>999999999999999999</CNPJ>
    <RazaoSocial>COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO </RazaoSocial>
    <ResponsavelEnvio>ANDREAS CAUÊ CABRAL MAGALHÃES</ResponsavelEnvio>
    <TipoRemetente>1</TipoRemetente>
    <DataHoraEnvio>2012-09-05T14:15:38</DataHoraEnvio>
  </Remetente>
  <Atracao>
    <TrigramaPorto>SSZ</TrigramaPorto>
    <NumeroAtracao>001/2012</NumeroAtracao>
    <LocalAtracao>0101</LocalAtracao>
    <IMON>99999999</IMON>
    <NumeroInscricaoCapitania></NumeroInscricaoCapitania>
    <Navegacao>5</Navegacao>
    <TipoOperacao>1</TipoOperacao>
    <CnpjAgente>00423733002000</CnpjAgente>
    <CnpjOperador>099999999999999999</CnpjOperador>
      <NacionalidadeArmador>2</NacionalidadeArmador>
    <CnpjNomeArmador>ZORRO</CnpjNomeArmador>
    <DataHoraChegada>2012-08-05T08:00:00</DataHoraChegada>
    <DataHoraAtracao>2012-08-05T09:00:00</DataHoraAtracao>
    <DataHoraDesatracacao>2012-08-05T12:00:00</DataHoraDesatracacao>
    <DataHoraInicioOperacao>2012-08-05T10:00:00</DataHoraInicioOperacao>
    <DataHoraTerminoOperacao>2012-08-05T11:00:00</DataHoraTerminoOperacao>
    <TempoEspera>001:54</TempoEspera>
    <ParalisacaoPorto>000:00</ParalisacaoPorto>
    <ParalisacaoOperador>000:00</ParalisacaoOperador>
    <InfraEstruturaMaritima>2276.86</InfraEstruturaMaritima>
    <InfraEstruturaTerrestre>0</InfraEstruturaTerrestre>
    <TaxaAtracao>0</TaxaAtracao>
    <Equipamentos>0</Equipamentos>
    <MaoObraTerra>0</MaoObraTerra>
    <TransporteInterno>0</TransporteInterno>
    <OutrasTaxas>16690.79</OutrasTaxas>
      <Carga>
        <GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
        <CodigoCarga>TUCC0000</CodigoCarga>
        <NaturezaCarga>3</NaturezaCarga>
        <Sentido>2</Sentido>
        <Navegacao>3</Navegacao>
        <BigramaPaisOrigem>ZZ</BigramaPaisOrigem>
        <TrigramaPortoOrigem>ZZZ</TrigramaPortoOrigem>
```

```

<BigramaPaisDestino>BR</BigramaPaisDestino>
<TrigramaPortoDestino>SSZ</TrigramaPortoDestino>
<Quantidade>3</Quantidade>
<PesoCargaBruta>230.049</PesoCargaBruta>
  <TipoOperacaoCarga>1</TipoOperacaoCarga>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0030</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>10061010</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZU7479777</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0021</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>10011010</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZU7479777</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0044</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>23040010</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZU7479777</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0034</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>25101090</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZZ1868972</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0026</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>26060011</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZZ1868972</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0076</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>26020010</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZZ1868972</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0039</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>39011010</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZZ4022302</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0040</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada>39139011</CodigoCargaConteinerizada>
    <PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
    <IDConteiner>ZZZZ4022302</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>

```

```

<GrupoCargaConteinerizada>0038</GrupoCargaConteinerizada>
<CodigoCargaConteinerizada>38013090</CodigoCargaConteinerizada>
<PesoCargaLiquida>25.561</PesoCargaLiquida>
  <IDConteiner>ZZZZ4022302</IDConteiner>
</CargaConteinerizada>
</Carga>
</Atracacao>
</Movimento>

```

Exemplo 2: Arquivo XML do TUP Portonave, movimentação de embarque de 01 Contêiner de 20', refrigerado, cheio, peso bruto 22 t, com 10 t (2 t própria e 8 t de terceiros) de Açúcar e 05 t (própria) de Plástico, Identificador do Contêiner HOYU7510136.

```

<?xml version='1.0' encoding='utf-8'?>
<Movimento xmlns="SDPTUP.xsd">
(...)
<Atracacao>
  <CodigoTUP>BRSC008</CodigoTUP>
(...)
<Carga>
  <GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
  <CodigoCarga>TURC0000</CodigoCarga>
  <NaturezaCarga/>
  <Sentido>2</Sentido>
  <Navegacao/>
  <CodigoTUPOrigem>BRSC008</CodigoTUPOrigem>
  <BigramaPaisDestino/>
  <TrigramaPortoDestino/>
  <QuantidadeConteiner>01</QuantidadeConteiner>
  <PesoCargaBruta>22.000</PesoCargaBruta>
  <PesoCargaBrutaPropria/>
  <PesoCargaBrutaTerceiros/>
  <TipoOperacaoCarga/>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0001</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada/>
    <PesoCargaLiquida>10.000</PesoCargaLiquida>
    <PesoCargaLiquidaPropria>2.000</PesoCargaLiquidaPropria>
    <PesoCargaLiquidaTerceiros>8.000</PesoCargaLiquidaTerceiros>
    <IDConteiner>HOYU7510136</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
  <CargaConteinerizada>
    <GrupoCargaConteinerizada>0039</GrupoCargaConteinerizada>
    <CodigoCargaConteinerizada/>
    <PesoCargaLiquida>5.000</PesoCargaLiquida>
    <PesoCargaLiquidaPropria>5.000</PesoCargaLiquidaPropria>
    <PesoCargaLiquidaTerceiros>0</PesoCargaLiquidaTerceiros>
    <IDConteiner>HOYU7510136</IDConteiner>
  </CargaConteinerizada>
</Carga>

```

2.7.2. CONTÊINERES VAZIOS

Exemplo: arquivo XML de TUP, 01 Contêiner de 20', outros, vazio, pesos brutos 2,20 t, Identificador do Contêiner HOYU7510136.

```
<Carga>
  <GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
  <CodigoCarga>TUOV0000</CodigoCarga>
  <PropriedadeCarga/>
  <NaturezaCarga/>
  <PropriedadeCarga/>
  <Sentido/>
  <Navegacao/>
  <CodigoTUPOrigem/>
  <BigramaPaisDestino/>
  <TrigramaPortoDestino/>
  <QuantidadeConteiner>1</QuantidadeConteiner>
  <PesoCargaBruta>2.200</PesoCargaBruta>
  <PesoCargaBrutaPropria/>
  <PesoCargaBrutaTerceiros/>
  <TipoOperacaoCarga/>
  <CargaContainerizada>
    <GrupoCargaContainerizada>0029</GrupoCargaContainerizada>
    <CodigoCargaContainerizada>TUOV0000</CodigoCargaContainerizada>
    <PesoCargaLiquida>0</PesoCargaLiquida>
    <PesoCargaLiquidaPropria>0</PesoCargaLiquidaPropria>
    <PesoCargaLiquidaTerceiros>0</PesoCargaLiquidaTerceiros>
    <IDConteiner> HOYU7510136</IDConteiner>
  </CargaContainerizada>
</Carga>
```

Obs.: Deve ser informado valor "0" em Peso Carga Liquida (A regra de validação atual exige a presença dessa tag para Contêineres Vazios).

2.7.3. SAFAMENTO

Exemplo: operação de 05 contêineres tamanho outros, tipo outros, cheios, removidos ao cais e depois devolvidos ao navio.

```
<Atracao>
  <TrigramaPorto/>
  <NumeroAtracao/>
  (...)
  <TipoOperacao>1</TipoOperacao>
  (...)
  <OutrasTaxas/>
  <Carga>
    <GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
    <CodigoCarga>OUOC0000</CodigoCarga>
    <NaturezaCarga>3</NaturezaCarga>
    <Sentido>0</Sentido>
    <Navegacao>0</Navegacao>
    <Quantidade>05</Quantidade>
```



```
<PesoCargaBruta>15.000</PesoCargaBruta>
<TipoOperacaoCarga>8</TipoOperacaoCarga>
</Carga>
</Atracacao>
```

2.7.4. REMOÇÃO A BORDO

Exemplo: Remoção a bordo de 05 contêineres, cheios convencionais, tamanho 20', peso total do conjunto de 50 t.

```
<Carga>
<GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
<CodigoCarga>TUCC0000</CodigoCarga>
<NaturezaCarga>3</NaturezaCarga>
<Sentido>0</Sentido>
<Navegacao>0</Navegacao>
<Quantidade>05</Quantidade>
<PesoCargaBruta>50.000</PesoCargaBruta>
<TipoOperacaoCarga>10</TipoOperacaoCarga>
</Carga>
```

2.7.5. TRANSBORDO

Exemplo 1: Navio de linha de navegação de longo curso desembarca contêiner cheio no porto de Santos, oriundo do Porto de Rotterdam (Holanda), com trânsito temporário.

```
<Atracacao>
<TrigramaPorto>SSZ</TrigramaPorto>
<NumeroAtracacao>745/2012</NumeroAtracacao>
<LocalAtracacao>0101</LocalAtracacao>
<IMON>9456721</IMON>
<Navegacao>5</Navegacao>
(...)
<TipoOperacao>1</TipoOperacao>
(...)
<OutrasTaxas>0.00</OutrasTaxas>
<Carga>
  <GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
  <CodigoCarga>FUCC0000</CodigoCarga>
  <NaturezaCarga>3</NaturezaCarga>
  <Sentido>1</Sentido>
  <Navegacao>5</Navegacao>
  <BigramaPaisOrigem>NL</BigramaPaisOrigem>
  <TrigramaPortoOrigem>RTM</TrigramaPortoOrigem>
  <BigramaPaisDestino>BR</BigramaPaisDestino>
  <TrigramaPortoDestino>SSZ</TrigramaPortoDestino>
  <Quantidade>01</Quantidade>
  <PesoCargaBruta>15.000</PesoCargaBruta>
  <TipoOperacaoCarga>9</TipoOperacaoCarga>
  <CargaContainerizada>
    <GrupoCargaContainerizada>0028</GrupoCargaContainerizada>
```

```

        <CodigoCargaContainerizada>29420090</CodigoCargaContainerizada>
        <PesoCargaLiquida/>10.000</PesoCargaLiquida>
        <IDContainer/>MFTU9115476</IDContainer>
    </CargaContainerizada>
</Carga>
</Atracacao>

```

Exemplo 2: O mesmo contêiner embarca no Porto de Santos, navio de linha de cabotagem, destinado para o porto de Suape.

```

<Atracacao>
    <TrigramaPorto>SSZ</TrigramaPorto>
    <NumeroAtracacao>752/2012</NumeroAtracacao>
    <LocalAtracacao>0101</LocalAtracacao>
    <IMON>9362322</IMON>
    <Navegacao>3</Navegacao>
    (...)
    <TipoOperacao>1</TipoOperacao>
    (...)
    <OutrasTaxas>0.00</OutrasTaxas>
    <Carga>
        <GrupoCarga>0029</GrupoCarga>
        <CodigoCarga>FUCC0000</CodigoCarga>
        <NaturezaCarga>3</NaturezaCarga>
        <Sentido>2</Sentido>
        <Navegacao>3</Navegacao>
        <BigramaPaisOrigem>BR</BigramaPaisOrigem>
        <TrigramaPortoOrigem>SSZ</TrigramaPortoOrigem>
        <BigramaPaisDestino>BR</BigramaPaisDestino>
        <TrigramaPortoDestino>SUA</TrigramaPortoDestino>
        <Quantidade>01</Quantidade>
        <PesoCargaBruta>15.000</PesoCargaBruta>
        <TipoOperacaoCarga>9</TipoOperacaoCarga>
        <CargaContainerizada>
            <GrupoCargaContainerizada>0028</GrupoCargaContainerizada>
            <CodigoCargaContainerizada>29420090</CodigoCargaContainerizada>
            <PesoCargaLiquida>10.000</PesoCargaLiquida>
            <IDContainer>MFTU9115476</IDContainer>
        </CargaContainerizada>
    </Carga>
</Atracacao>

```

2.7.6. ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS

Exemplo: atracação de navio com finalidade exclusiva de abastecimento de combustíveis.

```

<Atracacao>
    <TrigramaPorto/>
    <NumeroAtracacao/>
    (...)
    <TipoOperacao>5</TipoOperacao>
    (...)

```

```

<OutrasTaxas/>
<Carga>
  <GrupoCarga>0099</GrupoCarga>
  <CodigoCarga>99980101</CodigoCarga>
  <NaturezaCarga>2</NaturezaCarga>
  <Sentido>0</Sentido>
  <Navegacao>0</Navegacao>
  <Quantidade>0</Quantidade>
  <PesoCargaBruta>0.001</PesoCargaBruta>
  <TipoOperacaoCarga>5</TipoOperacaoCarga>
</Carga>
</Atracacao>

```

Obs.: Atualmente o Peso Carga Bruta deve ser informado (valor mínimo 0,001 t).

2.7.7. APOIO

Exemplo: atracação de embarcação no porto de Belém com finalidade exclusiva de apoio portuário.

```

<Atracacao>
  <TrigramaPorto>BEL</TrigramaPorto>
  <NumeroAtracacao/>
  (...)
  <TipoOperacao>3</TipoOperacao>
  (...)
  <OutrasTaxas/>
  <Carga>
    <GrupoCarga>0073</GrupoCarga>
    <CodigoCarga>99999999</CodigoCarga>
    <NaturezaCarga>2</NaturezaCarga>
    <Sentido>2</Sentido>
    <Navegacao>2</Navegacao>
    <BigramaPaisOrigem>BR</BigramaPaisOrigem>
    <TrigramaPortoOrigem>BEL</TrigramaPortoOrigem>
    <BigramaPaisDestino>BR</BigramaPaisDestino>
    <TrigramaPortoDestino>BEL</TrigramaPortoDestino>
    <Quantidade>0</Quantidade>
    <PesoCargaBruta>10.000</PesoCargaBruta>
    <TipoOperacaoCarga>3</TipoOperacaoCarga>
  </Carga>
</Atracacao>

```

2.7.8. OPERAÇÃO INTERMEDIÁRIA

Movimentações de carregamento/descarregamento em locais intermediários, antes do local de atracação final.

Exemplo: trigo transbordado de navio para balsa, para aliviar o calado do navio e permitir sua atracação em berço com calado baixo.

```

<Atracacao>
  (...)
  <TipoOperacao>1</TipoOperacao>

```

```
(...)  
<Carga>  
<GrupoCarga>0021</GrupoCarga>  
<CodigoCarga>10011010</CodigoCarga>  
<NaturezaCarga>1</NaturezaCarga>  
<Sentido>2</Sentido>  
<Navegacao>0</Navegacao>  
<Quantidade>0</Quantidade>  
<PesoCargaBruta>5.001</PesoCargaBruta>  
<TipoOperacaoCarga>11</TipoOperacaoCarga>  
</Carga>  
</Atracacao>
```

2.7.9. TRANSFERÊNCIA INTERNA

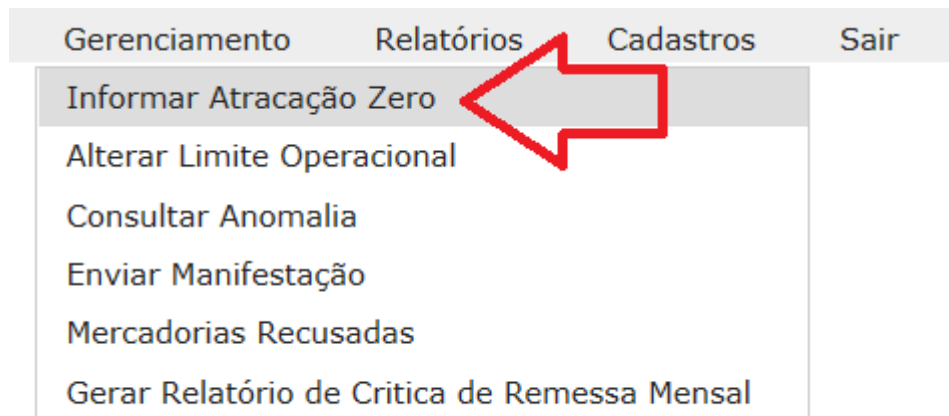
Transporte de carga entre berços/terminais de um mesmo porto, por utilização de via aquática.

Exemplo: *transporte aquaviário de produto siderúrgico entre berços do porto de Vitória.*

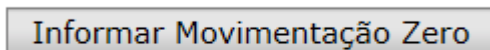
```
<Atracacao>  
(...)  
<TrigramaPorto>VIX</TrigramaPorto>  
<TipoOperacao>1</TipoOperacao>  
(...)  
<Carga>  
<GrupoCarga>0018</GrupoCarga>  
<CodigoCarga>72022900</CodigoCarga>  
<NaturezaCarga>1</NaturezaCarga>  
<Sentido>2</Sentido>  
<Navegacao>0</Navegacao>  
<Quantidade>0</Quantidade>  
<PesoCargaBruta>7.410</PesoCargaBruta>  
<TipoOperacaoCarga>12</TipoOperacaoCarga>  
</Carga>  
</Atracacao>
```

3. Registro de ausência de atracação

Para controle da situação operacional dos portos e instalações portuárias, a ausência de atracações de embarcações em determinado mês deve ser informada no SDP até o dia 10 do mês subsequente. Esse registro realiza-se na seguinte opção do menu do SDP:



O registro será efetuado no clique do botão abaixo:



O SDP gerará protocolo de recebimento do registro.

4. Gestores do SDP na ANTAQ

CONTATOS

GESTOR	E-MAIL	TELEFONE
Demetrio Gomes de Bezerra	demetrio.bezerra@antag.gov.br	(61) 2029-6694
Herbert Koehne de Castro	Herbert.castro@antag.gov.br	(61) 2029-6685
José Gonçalves Moreira Neto	Jose.moreira@antag.gov.br	(61) 2029-6699
Leopoldo Heitor Capelini Kirchner	Leopoldo.kirchner@antag.gov.br	(61) 2029-6698
Marília Patelli Juliani de Souza Lima	Marilia.lima@antag.gov.br	(61) 2029-6696
Michel Bittencourt Weber	Michel.weber@antag.gov.br	(61) 2029-6695
Victor Dutra de Carvalho Heimburger	Victor.heimburger@antag.gov.br	(61) 2029-6697

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E GESTORES RESPONSÁVEIS

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	UF	GESTOR
ETC BERTOLINI SANTANA	AP	Marília Lima
ETC EQUADOR LOG	AM	Victor Heimburger
ETC ITACAL	AM	Victor Heimburger
ETC PORTO MURTINHO	MS	Michel Weber
PORTO DE ANGRA DOS REIS	RJ	Herbert Castro
PORTO DE ANTONINA	PR	Leopoldo Kirchner
PORTO DE ARATU	BA	Marília Lima
PORTO DE AREIA BRANCA	RN	José Neto
PORTO DE BELÉM	PA	Victor Heimburger
PORTO DE CABEDELO	PB	Marília Lima
PORTO DE ESTRELA	RS	Victor Heimburger
PORTO DE FORNO	RJ	Demetrio Bezerra
PORTO DE FORTALEZA	CE	Leopoldo Kirchner
PORTO DE ILHÉUS	BA	Marília Lima
PORTO DE IMBITUBA	SC	Demetrio Bezerra
PORTO DE ITAGUAÍ	RJ	Herbert Castro
PORTO DE ITAJAÍ	SC	Herbert Castro
PORTO DE ITAQUI	MA	José Neto
PORTO DE MACAPÁ	AP	Michel Weber
PORTO DE MACEIÓ	AL	José Neto
PORTO DE MANAUS	AM	Demetrio Bezerra
PORTO DE NATAL	RN	José Neto
PORTO DE NITERÓI	RJ	Herbert Castro
PORTO DE PARANAGUÁ	PR	Leopoldo Kirchner
PORTO DE PELOTAS	RS	Michel Weber
PORTO DE PORTO ALEGRE	RS	Michel Weber

PORTO DE PORTO VELHO	RO	Demetrio Bezerra
PORTO DE RECIFE	PE	Michel Weber
PORTO DO RIO DE JANEIRO	RJ	Herbert Castro
PORTO DE RIO GRANDE	RS	Victor Heimburger
PORTO DE SALVADOR	BA	Marília Lima
PORTO DE SANTARÉM	PA	Victor Heimburger
PORTO DE SANTOS	SP	Leopoldo Kirchner
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	José Neto
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	SP	Marília Lima
PORTO DE SUAPE	PE	Victor Heimburger
PORTO DE VILA DO CONDE	PA	Victor Heimburger
PORTO DE VITÓRIA	ES	Leopoldo Kirchner
TUP AGROPALMA	PA	Victor Heimburger
TUP ALMIRANTE BARROSO	SP	Demetrio Bezerra
TUP ALMIRANTE MAXIMIANO FONSECA	RJ	Demetrio Bezerra
TUP ALMIRANTE SOARES DUTRA	RS	Demetrio Bezerra
TUP ALMIRANTE TAMANDARÉ (ILHA D'ÁGUA)	RJ	Demetrio Bezerra
TUP ALUMAR	MA	Marília Lima
TUP BELMONTE	RO	Victor Heimburger
TUP BERTOLINI BELÉM	PA	Marília Lima
TUP BERTOLINI SANTARÉM	PA	Marília Lima
TUP BIANCHINI	RS	Michel Weber
TUP BRASCO	RJ	Victor Heimburger
TUP BRASFELS	RJ	Herbert Castro
TUP BRASKARNE	SC	Herbert Castro
TUP BRASKEM ALAGOAS	AL	Demetrio Bezerra
TUP BRIC	RJ	Victor Heimburger
TUP CAIMA	RO	Leopoldo Kirchner
TUP CARGILL AGRÍCOLA	RO	Marília Lima
TUP CARMÓPOLIS	SE	José Neto
TUP CATTALINI	PR	Demetrio Bezerra
TUP CAULIM DA AMAZÔNIA (CADAM)	PA	Leopoldo Kirchner
TUP CEVAL	RS	Michel Weber
TUP CHIBATÃO	AM	Victor Heimburger
TUP CHIBATÃO 2	AM	Victor Heimburger
TUP CIMBAGÉ	RS	Demetrio Bezerra
TUP CIMENTO VENCEMOS	AM	Marília Lima
TUP CMPC GUAÍBA	RS	Herbert Castro
TUP COPELMI	RS	José Neto
TUP COTEGIPE	BA	Herbert Castro
TUP CVRD PRAIA MOLE	ES	Leopoldo Kirchner
TUP CVRD TUBARÃO	ES	Leopoldo Kirchner
TUP DE GNL DA BAÍA DE GUANABARA	RJ	José Neto
TUP DNP BASE DE DISTRIBUIÇÃO SECUNDÁRIA DE SANTARÉM	PA	José Neto
TUP DOCAS DO MATO GROSSO	MT	Victor Heimburger
TUP DOW ARATU	BA	José Neto
TUP DOW BRASIL GUARUJÁ	SP	José Neto
TUP EMBRAPORT	SP	Victor Heimburger
TUP ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL	PE	Victor Heimburger
TUP ESTALEIRO BRASA	RJ	Victor Heimburger
TUP ESTALEIRO MAUÁ	RJ	José Neto

TUP FIBRIA	BA	Herbert Castro
TUP FOGÁS	RO	Michel Weber
TUP GBW	RJ	Victor Heimburger
TUP GERDAU SALVADOR	BA	José Neto
TUP GRANEL QUÍMICA	MS	José Neto
TUP GREGÓRIO CURVO	MS	Marília Lima
TUP GUAMARÉ	RN	Michel Weber
TUP HERMASA GRANELEIRO	AM	Leopoldo Kirchner
TUP IBEPAR MANAUS	AM	Marília Lima
TUP ICOLUB	RJ	Michel Weber
TUP ILHA DO GOVERNADOR	RJ	Demetrio Bezerra
TUP ILHA REDONDA	RJ	Demetrio Bezerra
TUP J. F. O. BELÉM	PA	Victor Heimburger
TUP J. F. O. MANAUS	AM	Victor Heimburger
TUP MADRE DE DEUS	BA	Demetrio Bezerra
TUP MANAUS	AM	Demetrio Bezerra
TUP MARÍTIMO DE BELMONTE	BA	Herbert Castro
TUP MBR	RJ	Demetrio Bezerra
TUP MITA	RS	Michel Weber
TUP MOINHO TAQUARIENSE	RS	Leopoldo Kirchner
TUP MOSS	AM	Marília Lima
TUP MUNGUBA	PA	Leopoldo Kirchner
TUP NAVECUNHA	AM	Victor Heimburger
TUP NITERÓI	SC	Marília Lima
TUP NORTE CAPIXABA	ES	Leopoldo Kirchner
TUP OCRIM	AM	Marília Lima
TUP OLEOPLAN	RS	Herbert Castro
TUP OMNIA	PA	Marília Lima
TUP PASSARÃO	RO	Victor Heimburger
TUP PECÉM	CE	Herbert Castro
TUP PETROBRAS IMBETIBA	RJ	Victor Heimburger
TUP POLY TERMINAIS	SC	Herbert Castro
TUP PONTA DA MADEIRA	MA	Leopoldo Kirchner
TUP PONTA DA MONTANHA	PA	Leopoldo Kirchner
TUP PONTA DE LAJE	BA	José Neto
TUP PONTA DE UBU	ES	Michel Weber
TUP PORTO CPA	PA	Victor Heimburger
TUP PORTO CRAI	PA	Victor Heimburger
TUP PORTO ITAPOÁ	SC	Herbert Castro
TUP PORTO MURUCUPI	PA	Leopoldo Kirchner
TUP PORTO NOVO RIO	RJ	Victor Heimburger
TUP PORTO SOBRAMIL	MS	Michel Weber
TUP PORTO TROMBETAS	PA	Marília Lima
TUP PORTOCEL	ES	Herbert Castro
TUP PORTONAVE	SC	Herbert Castro
TUP PRAIA MOLE	ES	Leopoldo Kirchner
TUP RIO DOS SINOS	RS	Michel Weber
TUP SAIPEM	SP	Victor Heimburger
TUP SALADEIRO	MS	Victor Heimburger
TUP SANAVE	AM	Marília Lima
TUP SANTA CLARA	RS	Marília Lima
TUP SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	Demetrio Bezerra

TUP SHV	RS	José Neto
TUP SOLIMÕES	AM	Demetrio Bezerra
TUP SUCOCÍTRICO CUTRALE	SP	Michel Weber
TUP SUPER TERMINAIS	AM	Victor Heimburger
TUP T.M. BARCAÇAS OCEÂNICAS	ES	Leopoldo Kirchner
TUP TEPORTI	SC	Herbert Castro
TUP TERGASUL	RS	José Neto
TUP TERMINAL AQUAVIÁRIO BARRA DO RIACHO	ES	Victor Heimburger
TUP TERMINAL DE MINÉRIO E METÁLICOS AMAPÁ	AP	Marília Lima
TUP TERMINAL INTERMODAL CARGILL TRÊS LAGOAS	MS	Victor Heimburger
TUP TERMINAL MARÍTIMO BRASKEM	RJ	Michel Weber
TUP TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA	SE	José Neto
TUP TERMINAL MARÍTIMO LUIZ FOGLIATTO	RS	Michel Weber
TUP TERMINAL PORTUÁRIO TKCSA	RJ	José Neto
TUP TRANSPORTES CARINHOSO	AM	José Neto
TUP ULTRAFÉRTIL	SP	Michel Weber
TUP USIMINAS	SP	Leopoldo Kirchner
TUP UTC ENGENHARIA	RJ	Marília Lima
TUP VILA VELHA	ES	Victor Heimburger
TUP WELLSTREAM	RJ	Herbert Castro
TUP YARA BRASIL FERTILIZANTES	RS	Michel Weber

5. Glossário

Agente Marítimo: prestador de assistência geral a escala do navio, inclusive requisição de práticos, de rebocadores, de vigias, e, ainda, coordenação das atividades dos operadores portuários, relacionamento com a administração do porto, pagamento de taxas e serviços em nome do armador.

Área de Fundeio: local ao largo (na baía, angra, enseada ou qualquer outro lugar desprotegido) em que embarcações ficam ancoradas geralmente na espera de autorização para atracação na área do porto.

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

Armador: Pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou não a navegar por sua conta. Administra a embarcação.

Arrendamento: Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.

Arrendatária: Entidade de direito público ou privado, que tenha celebrado, nos termos do art. 4º, inciso I, da Lei nº 12.815, de 2013, contrato de arrendamento de áreas e instalações portuárias localizadas dentro dos limites da área do porto organizado, para utilização na prestação de serviços portuários.

Atracação para Abastecimento: atracação de embarcação para abastecimento de combustível.

Atracação para Apoio: atracação de embarcação que realizou ou realizará navegação de apoio marítimo ou apoio portuário.

Atracação para Marinha: atracação de embarcação da Marinha do Brasil.

Atracação para Movimentação de Cargas: atracação de embarcação para embarque e/ou desembarque de cargas comerciais, transportadas mediante pagamento de frete, nas navegações de longo curso, cabotagem e navegação interior.

Atracação para Movimentação de Passageiros: atracação de embarcação para embarque, desembarque e trânsito de passageiros.

Atracação para Movimentação Mista: atracação de embarcação para movimentação de cargas e passageiros.

Atracação para Reparo/Manutenção: atracação para reparo ou manutenção da embarcação;

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

Autorizatória: pessoa jurídica autorizada para exploração de instalação portuária por meio de contrato de adesão celebrado com o Poder Público.

Autorização: Outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão.

Bacia de evolução: área fronteira às instalações de acostagem, reservada para às operações de atracação e desatracação dos navios nos portos.

Cais: Local físico em parte da margem do porto em que atracam os navios e realiza-se o embarque e desembarque de pessoas ou mercadorias.

Canal de Acesso: é o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.

Carga de Terceiros: Carga compatível com as características técnicas da infraestrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, e a mesma natureza da carga própria autorizada que justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, e cuja operação seja eventual e subsidiária.

Carga Própria: Carga pertencente à pessoa jurídica autorizada ou a pessoa jurídica que seja sua subsidiária integral ou controlada, ou a pessoa jurídica de que a autorizada seja subsidiária integral ou controlada ou, ainda, que pertença a pessoas jurídicas que integrem grupo de sociedades de que a autorizada seja integrante, como controlador ou controlada.

Concessão: Cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado.

Estação de Transbordo de Cargas: Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

Identificador do Contêiner: Código de 14 dígitos definido pela organização não governamental Bureau International des Containers, utilizado para identificar a nacionalidade, proprietário, número e série de fabricação do contêiner.

Infraestrutura Aquaviária: Conjunto de áreas e recursos destinados a possibilitar a operação segura de embarcações, compreendendo o canal de acesso ao terminal, a bacia de evolução, as áreas de fundeadouro, os molhes e quebra-mares, o balizamento e a sinalização náutica, e as áreas de inspeção sanitária e de polícia marítima.

Infraestrutura Terrestre: Instalações portuárias terrestres para as operações de carregamento/descarga de mercadorias – cais, acessos terrestres, armazéns e pátios de trânsito, instalações especializadas e vias de circulação internas, e ainda, as benfeitorias e os serviços respectivos, tais como iluminação, drenagem, abastecimento, etc.

Instalação Portuária: Instalação localizada dentro ou fora

da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Instalação Portuária de Turismo: Instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo.

Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior.

Instalações de Acostagem: Estrutura portuária, fixa ou flutuante, destinada a receber embarcações, dotada de cais, rampas ou píeres, defensas embutidas ou removíveis, cabeços e dolfins, quando couber.

Mão-de-obra de Terra: Utilizada na prestação de serviços de movimentação de cargas na área do porto organizado. Nos portos pesquisados aparecem com diferentes denominações: capatazias, mão-de-obra locada ou movimentação de mercadoria.

Navegação de Apoio Marítimo: realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos (lei nº 9.432/97, art. 2º, VIII). É fruto da exploração de petróleo na plataforma continental, oferecendo serviços de: reboque e posicionamento de plataformas; suprimento de insumos para a exploração de petróleo; abastecimento de combustíveis, lubrificantes, sobressalentes, água potável, víveres; transporte de passageiros (petroleiros); “stand by” (para prestação de socorro às plataformas).

Navegação de Apoio Portuário: realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias (lei nº 9.432/97, art. 2º, VII). Os principais serviços de apoio portuário que são oferecidos são: reboque portuário (atracação, desatracação, assistência, auxílio à manobra, etc); transporte de tripulação e carga; transporte de práticos; manobras de espias; coleta de lixo e resíduos de porão; abastecimento de combustíveis, lubrificantes, sobressalentes, água potável e víveres; transbordo de carga.

Navegação de Cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

Navegação de Longo Curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros (lei nº 9.432/97, art. 2º, XI). A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Navegação Interior: realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas, por embarcações classificadas ou certificadas exclusivamente para esta modalidade de navegação (lei nº

9.432/97, art. 2º, X) A navegação interior pode ser classificada geograficamente (por bacia ou por hidrovia), por percurso (nacional ou internacional) ou de acordo com características técnicas (navegação longitudinal de carga, transporte de passageiros ou misto, navegação de travessia).

NCM: significa Nomenclatura Comum do MERCOSUL e trata-se de um código de oito dígitos estabelecido pelo Brasil em conjunto com os países do MERCOSUL para identificar as mercadorias e facilitar a coleta e análise das estatísticas do comércio exterior.

Operação de Transbordo: embarque e/ou desembarque de carga com trânsito temporário em determinada instalação portuária.

Operação de Transferência Interna: transporte de carga entre berços/instalações de um mesmo porto, por utilização de via aquática.

Operação de Remoção: deslocamento de contêiner ou carga geral a bordo, objetivando a reorganização da disposição das cargas em uma embarcação.

Operação de Safamento: deslocamento de contêiner ou carga geral para o cais com posterior retorno, objetivando a reorganização da disposição das cargas em uma embarcação.

Operação Intermediária: operação de carregamento e/ou descarregamento de embarcação em local intermediário, antes do local de atracação final.

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

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

Pier: estrutura portuária onde atracam as embarcações de passageiros em turismo são efetuados embarques e desembarques de passageiros, tripulantes e bagagens, ligada à terra por ponte de acesso.

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.

Tarifas Portuárias: valores cobrados pela Autoridade Portuária, como contrapartida pelo uso da infraestrutura portuária e pela prestação de serviços de uso comum.

Terminal de Uso Privado: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado.

Zona Portuária: constituída pela área terrestre e marítima das instalações portuárias, e seus arredores.