

RESOLUÇÃO Nº xxx, DE xxx DE ABRIL DE 2022.

Dispõe sobre normas e procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação, desatracação e produtividade operacional no âmbito do Porto Organizado de São Francisco do Sul e dá outras providências.

CONSIDERANDO que compete à Autoridade Portuária autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades intervenientes, conforme disciplina do art. 17, §1º, VIII da Lei federal nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar os procedimentos de atracação e desatracação nos cais públicos do Porto Organizado de São Francisco do Sul;

CONSIDERANDO que são diretrizes legais para a exploração dos portos organizados, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país, a otimização da infraestrutura e da superestrutura portuárias, assim como a eficiência nas atividades prestadas e o estímulo à concorrência, por meio do amplo acesso às atividades e instalações portuárias;

CONSIDERANDO que a Autoridade Portuária deve orientar sua atuação para a racionalização e otimização do porto organizado, garantindo a livre concorrência e tratamento isonômico aos usuários, aos arrendatários, aos autorizatários e aos operadores portuários, dentro de seus respectivos segmentos, nos termos do que preceitua o art. 5º da Resolução ANTAQ nº 3.274, de 6 de fevereiro de 2014;

CONSIDERANDO que compete à Autoridade Portuária, conforme estabelecido pelo art. 7º, III da Resolução ANTAQ nº 3.274, de 6 de fevereiro de 2014, no âmbito do regulamento do Porto, estabelecer os critérios e procedimentos de ordem e prioridades de atracação e de uso das instalações portuárias;

A Diretoria Executiva da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A., no uso das atribuições conferidas pelo artigo 44, VI do Estatuto Social,

RESOLVE:

Capítulo I – Das Disposições Gerais

Art. 1º A presente normativa tem por objetivo estabelecer as regras básicas e procedimentos para as prioridades, as preferências de atracações e as desatracações

nos berços do Porto Organizado de São Francisco do Sul, além de fixar as pranchas mínimas que assegurem a máxima produtividade operacional do Porto.

Art. 2º Para fins da presente Resolução, considera-se:

I - Produtividade Operacional Mínima (Prancha Mínima): volume de carga medido na unidade correspondente, conforme a natureza da carga (tonelada, metro cúbico, contêiner etc), a qual se compromete movimentar um navio por imposição normativa ou contratual, por determinado período de tempo;

II - Horas Operacionais: são as horas calculadas dividindo-se a quantidade total da carga a ser movimentada pela prancha mínima dessa carga. O navio terá sua permanência garantida no berço de atracação enquanto estiver dentro das horas operacionais a que tiver direito. O mesmo não poderá fazer uso das suas horas operacionais, caso deixe de operar por qualquer motivo e venha a se enquadrar na hipótese do *caput* do art. 25 da presente Resolução, ou esteja com sua produtividade baixa, conforme parâmetros dispostos no art. 25, §1º desta Resolução. As horas não trabalhadas durante as operações referentes a paralisações decorrentes da chuva ou por algum outro motivo que seja de exclusiva responsabilidade da Autoridade Portuária, serão expurgadas do cálculo da produtividade final;

III - *Statment of Facts*; documentação que o Agente Operador e o Protetor deverão enviar, por via formal, à Autoridade Portuária, ao final de cada período de trabalho, para fins de acompanhamento da produtividade parcial e final do navio;

IV - Atracação Prioritária: é aquela concedida ao navio beneficiado à frente de outros navios com atracação por ordem cronológica de chegada na área de fundeio externo (*Notice of Readiness* - NOR) da barra do Porto. Deverá haver a desatracação de outro navio que esteja ocupando a vaga destinada ao navio com prioridade;

V - Atracação Preferencial: é aquela concedida ao navio beneficiado tão logo o berço se torne vago, mesmo que outros navios sem prioridade tenham chegado primeiro à área de fundeio externo da barra do Porto;

VI - Atracação Condicional: é a atracação concedida aos navios não previstos nas atracações prioritárias ou preferenciais, desde que o navio pretendente solicite esta atracação por escrito, submetendo-se a desocupar o berço imediatamente e em tempo hábil, às suas próprias expensas, após a chegada na barra de navio em condições plenas de operação ou em casos que as manobras de outros navios fiquem prejudicadas, conforme Portaria nº 88/2015 da Capitania dos Portos de Santa Catarina (CPSC) ou outra norma da Autoridade Marítima que vier a substituí-la;

VII - Dia de Trabalho: compreende o período de 24 (vinte e quatro) horas;

VIII - Período de Trabalho: é o tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no horário de operação do Porto;

IX - Não conformidades: são os eventos que poderão acontecer antes, durante ou após as operações, sendo de responsabilidade do Operador e Protetor do navio, cuja ocorrência deverá ser comunicada a Autoridade Portuária em tempo real. Em se considerando a falta de informação em tempo real após a ocorrência do evento, a Autoridade Portuária poderá lavrar Relatório de Inspeção Portuária (RIP) em face do Operador Portuário ou o do Protetor do Navio, na forma das normas regulamentares do Porto. Em caso de reincidência, será expedido o Relatório de Ocorrência Portuária (ROP), com a comunicação da infração à ANTAQ, para instauração do competente processo sancionador perante a Agência Reguladora;

X - Área de fundeio (fundeadoiro): são as áreas pré-determinadas pela Autoridade Marítima e Praticagem do Porto de São Francisco do Sul, para atendimentos a determinadas manobras, bem como para reparos e outros serviços quando solicitados pelos representantes dos navios. É facultada à Autoridade Portuária, em coordenação com a Praticagem, a administração das áreas de fundeio, podendo solicitar que um determinado navio deixe o fundeadoiro interno e siga para a barra. Consideram-se as áreas de fundeio F3 e F5 como prioritárias para graneleiros de exportação;

XI - Aceite do cais de operação (limpeza): é de responsabilidade dos operadores portuários entregar o cais limpo após o término das operações. Entende-se como cais de operação a faixa que se estende ao longo dos berços de atracação, contada a partir na linha do berço com largura de 18 (dezoito) metros. A fiscalização da Autoridade Portuária poderá exigir que o Operador melhore a limpeza, caso não a julgue satisfatória. Em caso de não atendimento do Operador ao solicitado pela Autoridade Portuária, o mesmo poderá ser notificado via RIP e, no caso de reincidência, por meio de ROP. Os mesmos critérios de arrumação e limpeza se aplicam às áreas de armazenagem;

XII - Puxada do navio: a puxada com cabos (espias) de bordo dos navios será permitida em, no máximo, 50 (cinquenta) metros por escala do navio. Em se considerando que na mesma escala o navio terá que ser puxado mais de 50 (cinquenta) metros, a mesma deverá ser feita com auxílio de prático e rebocadores, a fim de evitar avarias no cais e nas defensas;

XIII - Carga Geral: é toda mercadoria em geral, embalada ou não (solta), que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio. Representam carga geral os amarrados/atados, bobinas/rolos, caixotes, aramados, animais vivos, chapas, fardos, *pallets*, peças em blocos, veículos, tubos, vergalhões, bags etc;

XIV - Carga a Granel: é toda mercadoria, carga ou suprimento transportado em grandes quantidades, no seu estado bruto, sem embalagens fracionadas. É subdividida em granel sólido (produto de natureza sólida, ainda que em partículas relativamente pequenas, também identificadas como matérias primas) e granel líquido (mercadorias fluidas, como derivados de petróleo, óleos vegetais, dentre outras);

XV – Área primária: área terrestre demarcada pela Autoridade Aduaneira local situada dentro do recinto alfandegado do Porto Organizado de São Francisco do Sul.

Art. 3º A utilização do canal de acesso, das áreas de fundeio, da bacia de evolução e dos berços de atracação pelas embarcações que demandam ao Porto, será autorizada pela Autoridade Portuária, obedecendo as normas estabelecidas pela Autoridade Marítima e demais órgãos intervenientes nas operações portuárias.

Art. 4º Será observada a seguinte ordem de prioridades para manobras de atracação e desatracação no Complexo Portuário:

- I – Navios destinados ao Porto Público;
- II - Navios destinados Terminal Portuário Santa Catarina (TESC); e
- III - Navios destinados ao Porto Itapoá.

Parágrafo único. Quando houver agendamento simultâneo para desatracação de navios entre o Porto Público/TESC e o Porto Itapoá, poderá ser concedida prioridade de manobra ao navio do Porto Itapoá, desde que a manobra no Porto Público/TESC não esteja condicionada ao horário da maré.

Art. 5º A autorização para atracação será dada mediante requisição do armador ou de seu agente, que fornecerá as seguintes informações:

- I - Nome da embarcação;
- II - Bandeira sob a qual navega;
- III - Natureza da navegação;
- IV - Último porto de procedência e próximo de destino;
- V - Nome e endereço da agência responsável pela embarcação e pelo pagamento das despesas portuárias;
- VI - Características da embarcação;
- VII - Natureza da operação, planos de carga (embarque) e descarga, detalhamento das cargas que serão movimentadas e suas quantidades totais;
- VIII - Cópia do manifesto de carga ou, provisoriamente, uma relação detalhada da carga assinada pelo responsável da embarcação ou preposto;
- IX - Número de passageiros a desembarcar ou embarcar;
- X - Datas previstas de chegada e partida;
- XI - Indicação de qualquer irregularidade conhecida que possa afetar a segurança da navegação ou que possa vir a prejudicar a eficiente utilização das instalações portuárias;

XII - Indicação da necessidade de utilização de equipamentos especiais;

XIII - Informação das condições de disponibilidade dos Terminais da retro área para recebimento da carga e/ou fornecimento da carga no caso de exportação; e

XIV - Informação das condições dos equipamentos e acessórios de bordo (plano de manutenção dos guindastes; certificados dos cabos, eslingas e *spreader bar*, etc).

Art. 6º Navios destinados à importação e exportação de cargas, exceto os graneleiros (granéis vegetais sólidos e líquidos), deverão ser anunciados perante a Autoridade Portuária com, no mínimo, 10 (dez) dias de antecedência à sua chegada na barra.

§1º Caso, no momento do anúncio do navio, seu representante opte por apontar como berços de atracação o Porto Público e também o Terminal Portuário Santa Catarina (TESC), a opção final do berço deverá ser ratificada com, no mínimo, 7 (sete) dias de antecedência à sua chegada na barra, ou seja, o representante do navio deverá informar a Autoridade Portuária, por vias formais, a definição do local de atracação: berço do Porto Público ou berço do TESC.

§2º Na eventualidade do representante do navio, ultrapassado o limite do sétimo dia de antecedência, não retificar o anúncio da escala, o referido anúncio será cancelado automaticamente, devendo o armador ou seu agente solicitar um novo anúncio, dentro dos novos parâmetros.

§3º Se o representante do navio, após a definição pelo berço do TESC, vier a optar pela mudança para o Porto Público em prazo inferior a 7 (sete) dias da chegada do navio à barra, o mesmo deverá solicitar um novo anúncio de escala, considerando novamente os 10 (dez) dias de antecedência.

Art. 7º Os navios graneleiros a serem operados com carregamento no Corredor de Exportação (berço 101) deverão ser anunciados no Porto com, no mínimo, 5 (cinco) dias de antecedência a sua chegada à barra, bem como confirmar a sua atracação com, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, por meio da entrega dos documentos de requisição portuários.

Capítulo II – Das Regras Gerais de Atracação e da Definição de Atracações Prioritárias e Preferências

Art. 8º O critério geral para definição das atracações será o da ordem cronológica de chegada dos navios na área de fundeio externo da barra do Porto.

§1º A hora de chegada será informada por documento oficial enviado pelo comandante do navio ao seu Agente local e, em caso de dúvida, poderá a Autoridade Portuária solicitar a cópia da Notícia de Prontidão (NOR) ou o registro do *Automatic Information System* (AIS) da Praticagem.

§2º No caso de disputa de um berço desocupado para atracação, quando o critério da ordem cronológica for idêntico, a definição do navio que atracará primeiro será estabelecida na análise dos seguintes aspectos, nesta ordem de prioridade:

- I - Plano de carga que possibilite menor tempo de atracação;
- II - Carga totalmente liberada;
- III - Disponibilidade de pessoal e equipamentos para operação;
- IV - Características da carga e sua prancha mínima definida nesta Resolução;
- V - Confirmação que os Terminais da retroárea estão aptos a receber ou expedir a carga do navio, mantendo a produtividade mínima exigida.

A ordem de atracação poderá ser alterada caso os parâmetros operacionais do cais disponível sejam incompatíveis com as características do navio a ser atracado;

§3º Na eventualidade de dois ou mais navios coincidirem nos horários de chegada e depois de esgotados todos os critérios descritos no parágrafo anterior, preservadas as regras de prioridade e preferência, a definição da ordem de atracação poderá ser atribuída pela SCPAR Porto de São Francisco do Sul, com base na urgência demandada pelo parque industrial na recepção de seus insumos.

§4º Ocorrendo a chegada de navios com atracação prioritária ou preferencial para os berços 101,102, 103 ou 201, estando estes ocupados com navios não prioritários, a desatracação destes será determinada pela Autoridade Portuária (de forma imediata para a atracação prioritária ou tão logo o berço se torne vago para a atracação preferencial), com tolerância de até 12 (doze) horas para desocupação do berço. Uma vez que a atracação foi concedida, para este navio não prioritário, mediante o aceite formal dado pelo seu representante antes da atracação e tendo sido confirmada a sua saída, considerando a chegada de navios prioritários ou preferenciais, as despesas decorrentes da desatracação e reatracação serão imputadas ao navio que estava atracado (não prioritário), o qual formalizou o aceite.

§5º O navio que desatracar por iniciativa própria, terá assegurada sua reatracação, considerando-se sua data e hora de chegada original ao Porto e mediante confirmação que está em condições de operar.

§6º Em se considerando atracações em berços diferenciados por motivo de calado ou necessidade de uso de equipamentos de terra, é facultado aos representantes dos navios que estão na barra solicitarem a mudança de berço dos navios atracados, arcando com os custos da movimentação desses navios. A aprovação dessa mudança é de competência exclusiva da Autoridade Portuária.

§7º Considerando a solicitação, por parte do representante do Armador, em trocar a posição de navios para permitir atracação conforme o NOR, a mesma será avaliada pela Autoridade Portuária, prevalecendo os critérios de quantidade de carga e velocidade de

operação, com vistas a não prejudicar os navios que estejam por atracar. O disposto neste parágrafo é válido para os navios em operação de importação e exportação.

Art. 9º Fica determinada e normatizada a seguinte ordem de prioridade e preferência de atracação de navios na área do Porto Organizado de São Francisco do Sul:

I - Prioridade de atracação para navios da Marinha de Guerra do Brasil, atendendo à solicitação da Delegacia da Capitania do Porto de São Francisco do Sul, desde que aquela Delegacia informe à Autoridade Portuária com antecedência suficiente para adequação do *line up*;

II - Prioridade de atracação para navios de passageiros a turismo, sem carga para movimentar, conduzindo mais de 50 (cinquenta) passageiros. Em existindo instalação específica para atracação dos navios de passageiros, a prioridade de que trata este subitem passa a ser na referida instalação, na qual será concedida atracação imediata;

III - Navios *full contêineres* terão prioridade de atracação nos berços 102 e 103, caso possuam contrato de *fixed day*. Os Armadores que quiserem utilizar linhas regulares de navios *full contêineres* no Porto de São Francisco do Sul poderão formalizar um contrato de *fixed day* com a Autoridade Portuária, caso haja demanda de carga e frequência semanal, por um período não inferior a 12 (doze) meses. Em se considerando navio *full contêineres* em escala *spot*, o mesmo entrará na fila de atracação, de acordo com o NOR, sem prioridade de berço;

IV - Será facultado ao navio denominado RO-RO (*roll-on/roll-off*) efetuar operação simultânea *ro-ro* e *lo-lo*, desde que as pranchas mínimas de produtividade sejam mantidas;

V - O berço 101 disponibilizará, no mínimo, 225 (duzentos e vinte e cinco) metros de comprimento e está destinado, com prioridade de atracação, para os navios que efetuarem a operação de carregamento de granéis sólidos vegetais, utilizando os equipamentos de terra especializados para tal operação (*shiploaders*), e operações com granéis líquidos vegetais, por meio da utilização do sistema de bombeamento do Corredor de Exportação, estando o exercício da prioridade condicionada ao cumprimento dos prazos fixados no art. 7º desta Resolução. No caso de disponibilidade do berço 101, fica facultada a atracação condicional de navios não anunciados para aquele berço e pelo período regulamentado nesta Resolução, ou seja, a permanência de navios não prioritários no berço 101, nesta situação, está condicionada a sua permanência por até 12 (doze) horas após o horário programado para a atracação do próximo navio prioritário;

VI - O berço 102 disponibilizará, no mínimo, 210 (duzentos e dez) metros de comprimento e será utilizado respeitando a ordem cronológica de chegada dos navios (NOR);

VII - O berço 103 disponibilizará o saldo restante da metragem total do cais acostável dos berços 101, 102 e 103, deduzido da metragem efetivamente ocupada pelos navios atracados/programados nos berços 101 e 102, considerando a amarração e a distância segura para manobra do berço 201, conforme a Portaria nº 88/2015 da CPSC ou outra normativa que vier a lhe substituir. Caso a distância para a manobra do berço 201 esteja abaixo do mínimo

determinado na Portaria nº 88/2015 da CPSC, o navio que solicitar atracação no berço 103 ficará condicionado às manobras do berço 201. Caso sejam solicitadas atracações no berço 102 para navios que cheguem após o navio do berço 103 já estar atracado, os custos para a manobra e movimentação dos navios no berço 103 e eventualmente no berço 201 serão por conta de quem solicitou e atracou por último. Do mesmo modo, se a distância para o berço 201 estiver abaixo do mínimo solicitado na Portaria nº 88/2015 da CPSC, o(s) navio(s) que solicitarem atracação nos berços 300 e 301 ficarão condicionados às manobras do berço 201;

VIII - O berço 201 disponibilizará 276 (duzentos e setenta e seis metros) de comprimento para atracação de navios e, como regra geral, será utilizado respeitando a ordem cronológica de chegada dos navios (NOR).

Art. 10 Navios de carga geral de exportação que operem em até 48 (quarenta e oito) horas, terão preferência de atracação, desde que a referida preferência seja exercida, no máximo, 2 (duas) vezes a cada mês, em intervalos de atracação não inferiores a 15 (quinze) dias, sem preferência de berço, sem exclusividade para Armadores e/ou Operadores Portuários, sendo seu exercício condicionado ao depósito de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) da carga dentro da área primária do Porto Organizado.

§1º O exercício da preferência de atracação prevista no *caput* deste artigo está condicionado ao requerimento formal efetuado à Autoridade Portuária pelos representantes do navio com, no mínimo, 07 (sete) dias de antecedência à atracação. Não será permitida pela Autoridade Portuária a troca da preferência entre navios, como por exemplo, a permuta de NOR.

§2º O navio de carga geral de exportação que obtiver a preferência fixada no *caput* deste artigo deverá desatracar, impreterivelmente, caso não termine a operação em 48 (quarenta e oito) horas, ressalvada a hipótese de fatores climáticos que impeçam a continuidade da operação ou causas impeditivas da operação imputadas à Autoridade Portuária.

§3º No caso do exercício da preferência de atracação prevista no *caput* deste artigo, a base de cálculo de operação/produzividade do navio será fixada em 48 (quarenta e oito) horas, mesmo que as horas operacionais necessárias ao carregamento do navio sejam superiores a este quantitativo.

§4º Caso o Armador/Operador Portuário que esteja fazendo uso da preferência de atracação autorizada no *caput* deste artigo não consiga finalizar a operação em 48 (quarenta e oito) horas e tenha que desatracar para vagar o berço para outra embarcação, será considerado para marcação na fila do *line up* o horário em que o mesmo desatracou.

§5º Na eventualidade de haver na primeira posição do *line up*, quando da solicitação da preferência prevista no *caput* deste artigo, um navio de carga geral de importação que se comprometer a realizar sua operação em até 48 (quarenta e oito) horas, este terá sua atracação assegurada antes daquele que solicitou a preferência.

Art. 11 Os berços 300 e 301 (internos) e 302 (externo) do Terminal Portuário Santa Catarina (TESC) terão sua prioridade e preferência de atracação definidas pelo referido Terminal e informadas à Autoridade Portuária, observados os limites do Contrato de

Arrendamento e a Portaria nº 88/2015 da CPSC (ou outra norma que lhe substituir). Quanto aos horários das manobras e prioridades, serão definidos na programação de atracação pela Gerência de Operações da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A., conforme art. 4º desta Resolução.

Parágrafo único. Quando das atracações no TESC e considerando a Portaria nº 88/2015 da CPSC ou a norma que lhe suceder, o condicionamento e o “De Acordo” para as manobras deverão ser aceitos por vias formais pelo TESC e não pelo Agente Protetor ou Operador dos navios.

Capítulo III – Da Produtividade Operacional Mínima (Prancha Mínima)

Art. 12 O Operador Portuário responsável pela movimentação de cargas do navio deverá requisitar o maior número possível de ternos para a operação, de maneira a assegurar a prancha mínima exigida para cada tipo de carga, conforme estabelecido nesta Resolução.

§1º A requisição de um número de ternos em quantitativo inferior ao possível deverá ser justificada perante a Autoridade Portuária, sob pena de caracterizar falta de eficiência na execução do serviço portuário, podendo sujeitar o Operador Portuário a responder pela infração tipificada no art. 32, XXX, do Anexo da Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014.

§2º O Operador Portuário do navio deverá comunicar à Autoridade Portuária, por via formal (e-mail), antes do início da operação, caso o plano do navio não permita trabalhar com mais de 1 (um) terno e a produtividade mínima exigida não possa ser cumprida, instruindo a comunicação com documentos comprobatórios dos fatos impeditivos ao cumprimento da prancha mínima exigida e do quantitativo de ternos possíveis de serem escalados.

§3º A Autoridade Portuária poderá solicitar aos Operadores a diminuição no número dos ternos, em razão da quantidade de fainas simultâneas no Porto, levando-se em consideração a ordem de atracação dos navios, ou seja, o último navio a atracar deverá requisitar uma quantidade menor de ternos, caso seja solicitado pela Administração do Porto. Havendo concordância entre os Operadores dos navios atracados e aceite da Autoridade Portuária, a ordem de diminuição dos ternos poderá ser alterada.

Art. 13 A Autoridade Portuária poderá exigir, por via formal, informações referentes à capacidade de recepção e expedição dos armazéns da retroárea que receberão (importação) ou de onde serão expedidas (exportação) as cargas, com vistas a garantir a melhor fluidez e eficiência operacionais.

Parágrafo único. Se houver demonstração documental de que não há capacidade de recepção e/ou expedição nos armazéns da retroárea e tal fato gerar a impossibilidade de cumprimento das pranchas mínimas, a Autoridade Portuária poderá

determinar a atracação do próximo navio da fila em condições operacionais, conforme as regras fixadas por esta Resolução.

Art. 14 Serão observadas as seguintes produtividades operacionais mínimas (pranchas mínimas):

I - Navios denominados RO-RO, movimentando contêineres (*lo-lo* e/ou *ro-ro*), que possuam guindaste próprio e que também utilizem equipamentos de terra especializados na movimentação desta carga: 30 (trinta) contêineres navio/hora;

II - Navios denominados RO-RO, movimentando contêineres (*lo-lo* e/ou *ro-ro*) e que utilizem exclusivamente equipamento de bordo: 22 (vinte e dois) contêineres navio/hora;

III - Navios denominados RO-RO, movimentando carga geral, a título de produtividade, deverão atender a 3.250 (três mil, duzentas e cinquenta) toneladas ou metro cúbico/dia, o que for maior;

IV - Navios em operação de carga geral, as quais não estejam especificadas em outra alínea ou inciso deste artigo, 4.000 (quatro mil) toneladas/dia;

V - Navios movimentando bags:

a) Descarga – 3.000 toneladas/dia;

b) Embarque – 2.000 toneladas/dia.

VI - Navios movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço):

a) Descarga – 8.000 (oito mil) toneladas/dia;

b) Embarque – 4.000 (quatro mil) toneladas/dia.

VII - Barcaças movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na cabotagem:

a) Descarga – 6.500 (seis mil e quinhentas) toneladas/dia;

b) Embarque – 3.000 (três mil) toneladas/dia.

VIII - Navios movimentando produtos siderúrgicos (chapas de aço):

a) Descarga – 4.000 (quatro mil) toneladas/dia;

b) Embarque - 3.000 (três mil) toneladas/dia.

IX - Navios movimentando produtos siderúrgicos (alumínio):

a) Descarga – 1.800 (um mil e oitocentas) toneladas/dia;

b) Embarque - 1.400 (um mil e quatrocentas) toneladas/dia.

X - Navios movimentando produtos siderúrgicos (tubos, perfis, tarugos, vergalhões, fios máquina e similares)

a) Descarga – 4.000 (quatro mil) toneladas/dia;

b) Embarque - 2.500 (dois mil e quinhentas) toneladas/dia.

XI - Navios movimentando cavaco de madeira, embarque de 3.500 (três mil e quinhentas) toneladas/dia.

XII - Navios carregando milho e soja a granel: 28.000 (vinte e oito mil) toneladas/dia, por meio do Corredor de Exportação (berço 101).

XIII - Navios carregando farelo: 20.000 (vinte mil) toneladas/dia, por meio do Corredor de Exportação (berço 101).

XIV - Navios carregando/d Descarregando óleo vegetal: 15.000 (quinze mil) toneladas/dia.

XV - Navios descarregando granel líquido: 3.000 (três mil) toneladas/dia.

XVI - Navios descarregando granel sólido/lasca de mármore: 8.000 (oito mil) toneladas/dia.

XVII - Navios descarregando uréia: 6.000 (seis mil) toneladas/dia.

Parágrafo único. Em caso de cargas cujas pranchas não estejam previstas neste Artigo, caberá a Autoridade Portuária fixar a prancha mínima antes do início da operação.

Capítulo IV - Da Programação dos Navios para Atracação

Art. 15 Na exportação, exceto para as operações de granéis sólidos e líquidos, as quais possuem regramento específico, os navios deverão observar:

I – Aviso de chegada, conforme prazo mínimo de anúncio fixado pelo art. 6º da presente Resolução;

II - Relação de carga com, no mínimo, até 12 (doze) horas de antecedência da atracação;

III - Extrato da declaração de despacho, conforme art. 8º, §2º, I desta Resolução.

§1º Para carga geral e produtos siderúrgicos, é obrigatório dispor de 80% da carga fisicamente depositada e liberada pela Receita Federal do Brasil nos armazéns e pátios

da zona primária, podendo o restante da carga estar depositada em outras retroáreas, desde que estas estejam distantes, no máximo, 15 (quinze) quilômetros do Porto.

§2º Os navios programados para carregamento de carga de exportação deverão ter seu anúncio formalizado junto à Gerência de Operações antes do horário limite das reuniões e programações operacionais, ou seja, até às 10h30m e às 16h30m, de segunda a sexta-feira, ou nos mesmos horários no primeiro dia útil anterior, no caso de feriados. Os anúncios formalizados após os horários fixados para as reuniões e programações operacionais ou durante os finais de semana, serão programados no primeiro dia útil subsequente, tendo sua vigência validada a partir da data/hora em que a formalização for encaminhada para a Gerência de Operações.

Art. 16 Na exportação, em operações de granéis sólidos e líquidos:

I - Os navios graneleiros a serem operados com carregamento no Corredor de Exportação (berço 101), deverão ser anunciados com, no mínimo, 5 (cinco) dias de antecedência à sua chegada na barra do Porto de São Francisco do Sul, conforme prazo mínimo de anúncio fixado pelo art. 7º da presente Resolução, bem como confirmar a sua atracação com, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, por meio da entrega dos documentos de requisição portuários descritos no *caput* do art. 5º da presente Resolução;

II - Os navios programados para carregamento de granéis de exportação, para atracarem no berço 101 do Porto de São Francisco do Sul, deverão ter seu anúncio formalizado conforme o §2º do art. 15 da presente Resolução.

§1º Não será aceita a substituição de navios para efeito do anúncio de que trata esta Resolução.

§2º O navio programado para atracar no berço 101 deverá estar com, ao menos, 80% da carga depositada e liberada nos armazéns do Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul e/ou nos armazéns da retroárea, interligados por correias transportadoras ao Corredor de Exportação do Porto de São Francisco do Sul.

§3º Navio de granéis líquidos para descarga de óleo vegetal de qualquer natureza com até, no máximo, 8.000 (oito mil) toneladas de carga, poderão requisitar preferência de atracação sob os demais navios nomeados para carregamento de granel vegetal sólido no berço 101, sendo que tal preferência só poderá ser requisitada 1 (uma) vez a cada mês.

§4º No caso de disponibilidade do berço 101, fica facultada a atracação condicional de navios não anunciados pelo período estabelecido nesta Resolução, condicionando sua permanência no berço por um prazo máximo de 12 (doze) horas após a programação de navios graneleiros previamente anunciados, devendo o navio favorecido desatracar por sua conta e risco.

Art. 17 Na importação:

I - Aviso de chegada do navio, conforme prazo mínimo de anúncio fixado pelo art. 6º da presente Resolução;

II - Plano de descarga e manifesto de importação;

III - Relação de cargas perigosas em até 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação; e

IV - Comprovação de ao menos 80% (oitenta por cento) da carga liberada no momento da atracação.

Parágrafo único. Os navios programados para descarregamento de carga geral ou siderúrgicos deverão ter seu anúncio formalizado seguindo o mesmo regramento previsto no §2º do art. 15 da presente Resolução.

Capítulo V – Da Atracação e da Desatracação

Art. 18 Ficam estabelecidos os seguintes horários para programação de atracação de navios junto à Gerência de Operações da Autoridade Portuária:

I - De segunda a sexta-feira, nas reuniões de programação, das 10h00m às 10h30m e das 16h00m às 16h30m;

II – Excepcionalmente aos sábados, das 10h às 10h30m, por demanda da Autoridade Portuária;

Art. 19 Na convocação de uma reunião presencial de programação junto à Gerência de Operações, estarão credenciados a participar:

I – Armadores ou seus representantes legais;

II - Agentes Marítimos; e

III - Operadores Portuários, com navios programados para as próximas 48 (quarenta e oito) horas.

Parágrafo único. Caberá à Gerência de Operações da Autoridade Portuária entregar a programação definida aos interessados após a reunião.

Art. 20 Não terão acesso à sala de reuniões da Gerência de Operações as pessoas que não estejam elencadas no artigo anterior, salvo aquelas solicitadas diretamente pelo Gerente de Operações.

Art. 21 As atracações somente serão concedidas pela Autoridade Portuária para navios que se comprometam a cumprir a prancha mínima estabelecida pela presente

Resolução, bem como a operar em todos os períodos consecutivos do horário de trabalho, independente das condições meteorológicas, utilizando todos os equipamentos disponíveis, tanto de terra quanto de bordo, possibilitando o incremento da produtividade operacional.

§1º No caso de instabilidade meteorológica, o Operador Portuário poderá solicitar à Autoridade Portuária a análise para não requisição de ternos para a operação em um dos dois períodos, das 19h00m às 01h00m ou da 01h00m às 07h00m. Fica a critério da Autoridade Portuária, após a análise do *line up* e planejamento operacional do Porto, a concessão ou não dessa autorização.

§2º Para os períodos do dia, das 07h00m às 13h00m e das 13h00m às 19h00m, em se mantendo a instabilidade meteorológica, o Operador Portuário deverá requisitar o mínimo de ternos para operar o navio.

§3º Nos casos de instabilidade meteorológica, em se considerando que o navio esteja pronto para iniciar as operações dentro do período corrido da atracação, o Operador Portuário deverá consultar a Autoridade Portuária a respeito da requisição de ternos para este período. Caso o Operador não consulte a Autoridade Portuária e não requisiite ternos para o período que o navio atracou, o mesmo será advertido via RIP e, caso não sanada a irregularidade, será expedido o ROP, com a comunicação da infração à ANTAQ, para instauração do competente processo sancionador perante a Agência Reguladora.

Art. 22 Para aferição de produtividade média (prancha média de carregamento realizada) de navios não *full containers*, será considerada a tonelage acumulada movimentada pelo navio até o último período de operação anterior ao cálculo, excluindo-se as paralisações por fatores meteorológicos, paradas por responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária (inoperância das balanças ou dos Gates) e motivos de caso fortuito e força maior, devidamente comprovados e aceitos pela Autoridade Portuária.

Art. 23 Os navios que não cumprirem as pranchas mínimas fixadas pela presente Resolução e que apresentarem término das horas operacionais, não finalizando a operação, estarão sujeitos à desatracação dentro das 24 (vinte e quatro) horas seguintes à finalização das horas operacionais, caso haja navio em condições de operar aguardando disponibilidade de berço e a Autoridade Portuária tenha recebido solicitação formal para atracação, por parte do seu Agente, ficando o ônus da desatracação imputado ao navio que não cumpriu a prancha e cujas horas operacionais terminaram.

Art. 24 A atracação de navios de granel sólido de importação e carga geral no berço 101 estará sempre condicionada à chegada e requisição de atracação do navio prioritário (granel sólido de exportação).

Parágrafo único. Se, porventura, o navio de granel sólido de importação ou carga geral tiver condições de terminar sua operação antes da chegada do graneleiro na barra, o Porto concederá o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, a partir da chegada do navio de granel de exportação na barra, para desocupação do berço 101. Não ocorrendo tal circunstância, deverá o navio não prioritário desatracar por sua conta e risco.

Art. 25 Os navios que atracarem e que acumulem 6 (seis) horas de inoperância, ressalvadas as hipóteses de paralisação decorrentes de condições meteorológicas impeditivas, estarão sujeitos à desatracação caso haja navio(s) em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus da desatracação imputado ao navio atracado e inoperante.

§1º Os navios que se encontrem na situação descrita no *caput* deste artigo e que apresentarem produtividade média 50% (cinquenta por cento) abaixo do mínimo estabelecido nesta Resolução, pelo menos na primeira metade do total das horas operacionais a que tiver direito, estarão sujeitos à desatracação, caso haja navio(s) em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus da desatracação imputado ao navio que não estiver cumprindo sua prancha mínima.

Art. 26 Em se considerando uma reincidência no descumprimento da prancha após uma reatracação, o navio ficará sujeito à nova desatracação, passando a ocupar o último lugar na fila de chegada na barra de São Francisco do Sul.

Art. 27 Uma vez intimado para desatracar por conta do descumprimento da prancha mínima ou da baixa produtividade, se o navio se recusar a efetuar a manobra, o fato poderá configurar o tipo infracional descrito no art. 32, XXXVIII da Resolução ANTAQ nº 3.274/2014, sujeitando o Operador Portuário ao correspondente processo sancionador perante a Agência Reguladora.

Art. 28 Incide na mesma penalidade do artigo anterior o Armador/Afretador ou seu representante legal, quando for o caso, que ao ser notificado pela Autoridade Portuária para efetuar a desatracação de seu navio, se negar a realizar tal manobra, argumentando outros fatos alheios às atividades operacionais do Porto, ressalvados os casos de segurança à navegação ou à embarcação, devidamente atestados pela Autoridade Marítima.

Art. 29 Os Armadores ou seus representantes legais deverão apresentar à Administração Portuária do Porto de São Francisco do Sul os pedidos de atracação por vias formais, na forma do que dispõe a presente Resolução, podendo ainda a Autoridade Portuária exigir a comprovação da veracidade das informações.

Art. 30 Caso o navio tenha se beneficiado de atracação prioritária ou preferencial e seja verificado que o mesmo não cumpre os requisitos regulamentares, o mesmo será penalizado com sua desatracação imediata, por sua conta e custo, passando para o último lugar na fila de espera.

Art. 31 Os Armadores ou seus representantes legais deverão solicitar a atracação preferencial ou prioritária de seu agenciado à Gerência de Operações da Autoridade Portuária, desde que o navio esteja apto a operar, com a antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 32 Os navios que não estiverem formalmente anunciados ou programados com, no mínimo, 10 (dez) dias de antecedência para atracarem no Porto de São Francisco do Sul, terão sua atracação condicionada à conveniência operacional do Porto, com

exceção para os navios graneleiros (sólidos e líquidos) que irão operar no Corredor de Exportação (berço 101), os quais poderão ser anunciados com, no mínimo, 5 (cinco) dias de antecedência da sua atracação.

Art. 33 Para o atendimento às operações portuárias, os navios atracados deverão cumprir o horário operacional do Porto, nos 7 (sete) dias da semana, conforme os seguintes turnos de trabalho:

I - Das 7h00m às 13h00m;

II - Das 13h00m às 19h00m;

III - Das 19h00m à 01h00m; e

IV - Da 01h00m às 7h00m.

Parágrafo único. O não cumprimento dos horários fixados no *caput* deste artigo ensejará a responsabilização do agente que der causa à infração, na forma do Manual de Fiscalização do Porto Organizado de São Francisco do Sul, das Resoluções ANTAQ nº 3.274/2014 e nº 3.259/2014 e demais legislação aplicável.

Art. 34 Os navios que concluírem sua operação de carga e/ou descarga, de acordo com o que estabelecido na presente Resolução, deverão desatracar após a notificação da Gerência de Operações, em caso de necessidade declarada por parte da Autoridade Portuária, a fim de aguardar ao largo a documentação de despacho das mercadorias (importação/exportação) e/ou conclusão dos serviços de peação de carga, dentre outros, desde que as condições meteorológicas e de segurança da carga permitam.

Art. 35 O Operador Portuário de navios beneficiado por atracação prioritária que não cumprir as pranchas previstas, sem razão justificada, estará sujeito a responder a processo sancionador e à perda do certificado de pré-qualificação, conforme previsto na Lei nº 12.815/2013, nas Resoluções ANTAQ nº 3.274/2014 e nº 3.259/2014 na Portaria SEP nº 111/2013.

Capítulo VI – Das Disposições Finais

Art. 36 O navio que não atender aos requisitos operacionais previstos nesta Resolução, terá sua atracação condicionada à análise da Gerência de Operações da Autoridade Portuária, a qual irá determinar as circunstâncias excepcionais para sua operação em função da prancha que poderá performar e do tempo em que permanecerá atracado.

Art. 37 Será facultada atracação condicional ao Armador que não tiver condições operacionais de atingir as pranchas estipuladas nesta Resolução, sendo que, neste caso, sua desatracação dar-se-á sem qualquer prejuízo e/ou custo aos demais Armadores que estejam previamente habilitados para tal operação.

Art. 38 O descumprimento e a inobservância das normas e procedimentos operacionais previstos nesta Resolução caracteriza a infração descrita no art. 32, XXXVIII da Resolução ANTAQ nº 3.274/2014 (não cumprir o Regulamento do Porto Organizado e as determinações da Autoridade Portuária), exceto quando a conduta não se enquadrar em tipo infracional específico, sujeitando o infrator a multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Art. 39 Os casos operacionais concretos, não previstos nesta Resolução, serão analisados e solucionados pela Autoridade Portuária, preservando sempre a eficiência, a equidade, a operacionalidade, a isonomia, a produtividade e a segurança das operações portuárias.

Art. 40 Ficam revogados:

I – O item 8.3 e seus subitens, o item 8.6 e seus subitens e o subitem 10.1.1, todos do Regulamento de Exploração do Porto de São Francisco do Sul, aprovado pela Portaria nº 029/SCParPSFS;

II – A Resolução nº 11/2019;

III – A Resolução nº 15/2021; e

IV – Demais disposições em contrário.

Art. 41 Esta Resolução entra em vigor a partir da publicação de seu extrato no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina, devendo ser imediatamente disponibilizada no site da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A. na internet.

Parágrafo único. As pranchas mínimas operacionais fixadas pelo art. 14 da presente Resolução serão exigíveis a partir da abertura das três balanças do Gate Novo do Porto Organizado de São Francisco do Sul, mediante comunicação prévia de 15 (quinze) dias pela Autoridade Portuária aos usuários, continuando em vigor, até lá, as exigências de pranchas operacionais previstas pela Resolução nº 11/2019.

São Francisco do Sul/SC, xx de abril de 2022.

CLEVERTON ELIAS VIEIRA
Diretor Presidente
(assinado digitalmente)

VLADIMIR ARTHUR FEY

REINALDO ANTÔNIO FERREIRA DE LIMA

Diretor de Administração e Finanças

(assinado digitalmente)

Diretor de Operações e Logística

(assinado digitalmente)

CÓPIA PARA CIRCULARIZAÇÃO