

REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL



Regulamento de Exploração aprovado pela Portaria nº 029/SCParPSFS, de 11 de abril de 2019, nos termos da Portaria SEP n. 245 de 26 de novembro de 2013, da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013 e do Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013.

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO	4
2	OBJETO E ABRANGÊNCIA	5
3	ASPECTOS INSTITUCIONAIS	5
3.1	Localização	5
3.2	Área de influência	6
3.3	Acessos	6
3.4	Área do Porto Organizado	6
3.5	Corpo Diretivo	7
4	DEFINIÇÕES	7
4.1	Para fins do Regulamento	7
4.2	Glossário	8
5	COMPETÊNCIAS	11
5.1	Compete à Administração do Porto Organizado	11
5.2	Do trabalho portuário	13
6	CÓDIGO DE ÉTICA	14
6.1	Introdução	14
6.2	Código de Conduta	15
7	EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO	15
7.1	Exploração Comercial do Porto de São Francisco do Sul	15
7.2	Política Comercial	15
7.3	Mecanismo de proteção do usuário	15
7.4	Mecanismo de fomento e de incentivos aos investimentos	15
7.5	Horário de funcionamento	15
7.6	Feriados Legais	16
8	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS USO PÚBLICO	16
8.1	Condições Gerais de utilização	16
8.2	Utilização das instalações de acostagem e atracação	17
8.3	Prioridade de atracação	18
8.4	Utilização do corredor de exportação	20
8.5	Operação do corredor de exportação	20
8.6	Produtividade	21
9	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS	23
9.1	Utilização das áreas arrendadas	23
10	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO	23

10.1	Introdução	23
10.2	Norma de tráfego e permanência de navios	24
11	UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS	24
11.1	Utilização de equipamentos portuários na SCPAr PSFS	24
11.2	Guindastes de cais - MHCs	25
11.3	Manutenções e abastecimentos dos equipamentos	26
12	OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	26
12.1	Armazenagem nas instalações de uso público	26
12.2	Cargas IMO	27
13	MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO	28
13.1	Segurança na operação portuária	28
13.2	Resíduos da Operação	29
13.3	Plano de Emergência Individual - PEI	29
13.4	Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR	29
13.5	Plano de Ação de Emergência - PAE	29
13.6	Plano de Ajuda Mútua - PAM	30
13.7	Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS	30
13.8	Plano de Operação – LO	30
13.9	Monitoramento Ambiental	30
13.10	Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO	30
13.11	Laudo Técnico de Condições Ambientais do Trabalho - LTCAT	30
13.12	Plano Básico Ambiental - PBA	30
13.13	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos	30
13.14	Programa de Controle de Emergência - PCE	31
13.15	Exigências da Autoridade Portuária	31
14	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA	31
14.1	Vigilância e Segurança no Porto de São Francisco do Sul	31
14.2	Normas de acesso ao porto: de pessoas, veículos, cargas e bens	32
14.3	Uso obrigatório dos Equipamentos de proteção individual - EPIs	34
14.4	Segurança Portuária	34
15	INFRAÇÕES E PROIBIÇÕES	35
15.1	Infrações	35
15.2	Proibições	35
16	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	37
16.1	Introdução	37
17	DISPOSIÇÕES FINAIS	38

1. APRESENTAÇÃO

A história do Porto de São Francisco do Sul teve início no ano de 1912, quando o Decreto nº 9.967, de 26 de dezembro de 1912, concedeu à Companhia da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, permissão para implantar uma estação marítima na baía de São Francisco do Sul (SC), porém a obra não foi efetivada.

Em 1921 a Inspetoria Federal dos Portos, Rios e Canais elaborou um projeto para a construção de instalações portuárias no local e, em sequência, a União contratou a sua realização com o governo do Estado de Santa Catarina, em 26 de outubro de 1922.

A execução sob responsabilidade do órgão estadual Companhia do Porto de São Francisco do Sul sofreu vários impedimentos, somente prosseguindo com a outorga de uma nova concessão, nos termos do Decreto nº 6.912, de 1º de março de 1941.

A inauguração oficial do Porto deu-se em 1º de julho de 1955 e em 24 de novembro do mesmo ano, o estado criou a autarquia “Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS”.

Em 18 de setembro de 2014 houve a assinatura da renovação da Delegação por mais 25 anos, da SCPAR Porto de São Francisco do Sul para o Governo do Estado de Santa Catarina, a contar do ano de 2011.

Em 2017, a SC Participações e Parcerias S.A. – SCPAR – constituiu a sociedade de propósito específico SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A, que substituiu a autarquia APSFS na gestão do Porto Organizado.

É de se destacar a atuação da empresa pública estadual Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina – CIDASC, na exploração do terminal graneleiro instalado nas dependências do Porto Organizado, desde a extinção da antiga Companhia Catarinense de Armazenagem – COCAR, e também na operação do corredor de exportação desde a Resolução CAP 82/2001.

O presente Regulamento de Exploração do Porto de São Francisco do Sul foi desenvolvido obedecendo às diretrizes, objetivos gerais e procedimentos mínimos estabelecidos pela Portaria SEP n. 245 de 26 de novembro de 2013.

Esta Autoridade Portuária disponibiliza através do site www.apsfs.sc.gov.br, e-mail gab@apsfs.sc.gov.br, a possibilidade de apresentar sugestões de melhorias e revisões ao presente regulamento.

Equipe responsável:

- João Batista Furtado – Presidente SCPar PSFS
- Joel Alves – Diretor da SCPar PSFS
- Lindomar Dutra – Gerente Administrativo Financeiro SCPar PSFS
- Oscar Schmidt – Gerente de Engenharia e Meio Ambiente SCPar PSFS
- Sidney Rückert – Gerente de Tecnologia da Informação e Governança Eletrônica SCPar PSFS

2. OBJETO E ABRANGÊNCIA

Constitui objeto do presente REGULAMENTO o estabelecimento de regras básicas para o funcionamento do Porto de São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina, e que deverão ser observadas por todos os usuários portuários, e demais pessoas físicas ou jurídicas que mantenham ligações direta ou indiretamente relacionadas às atividades portuárias.

2.1 Complemento

O Porto de São Francisco do Sul é tipicamente um porto de “Múltiplo Uso” contando com expressivos e consolidados movimentos de Granel de Exportação, Granel de Importação e Carga Geral.

3. ASPECTOS INSTITUCIONAIS

A SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A., sociedade por ações de propósito específico, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 29.307.982/0001- 40, com sede na Avenida Engenheiro Leite Ribeiro, nº 782, Centro, São Francisco do Sul - SC, é a interveniente do Estado de Santa Catarina na gestão do Porto Organizado até o ano de 2036, conforme o Convênio de Delegação nº 01/2011 celebrado com a União.

3.1 Localização

O Porto está localizado na parte Leste da Baía da Babitonga, em São Francisco do Sul –SC.

Latitude: 26º 14' S

Longitude: 48º 42' W

Endereço: Avenida Engenheiro Leite Ribeiro, nº 782

Centro – São Francisco do Sul – SC

CEP: 89240 000

Site: www.apsfs.sc.gov.br

E-mail: porto@apsfs.sc.gov.br

Fone: (55) 47 3471 1200

Fax: (55) 47 3471 1211

3.2 Área de Influência

Definida pelas regiões Norte e Nordeste do Estado de Santa Catarina, Vale do Rio Itajaí e Planalto Serrano.

3.3 Acessos:

Rodoviário: Rodovia Federal BR-280, que dá acesso à cidade de São Francisco do Sul e se conecta à BR-101 a 34 km do Porto e à BR-116 em Mafra- SC.

Ferrovário: Ferrovia Rumo S.A, malha Sul, conectada a toda malha nacional.

Marítimo: O canal de acesso possui 9,3km de extensão, 150m a 175m de largura e 1m de profundidade.

Profundidade: Canal de acesso e Berços de Atracação com 13m de profundidade.

Aéreo: Aeródromo de São Francisco do Sul, para pequenas aeronaves, situado a 8km; Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola, em Joinville, a 40km e Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder, em Navegantes, a 95km.

3.4 Área do Porto Organizado

Definida pelo Decreto nº 4.989 de 17 de fevereiro de 2004, a área do Porto Organizado de São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina, é constituída:

- Pelas instalações portuárias terrestres e marítimas, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas a seguir indicadas, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas *roro*, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de São Francisco do Sul ou sob sua guarda e responsabilidade:

PONTO	LATITUDE	LONGITUDE
A	26°14'33.130"S	48°38'21.663"W
B	26°14'26.090"S	48°38'23.290"W
C	26°14'23.215"S	48°38'19.107"W
D	26°14'25.282"S	48°38'15.222"W
E	26°14'25.792"S	48°38'11.468"W

F	26°14'29.077"S	48°38'05.760"W
G	26°14'29.021"S	48°38'04.903"W
H	26°14'26.422"S	48°38'02.744"W
I	26°14'16.082"S	48°37'57.928"W
J	26°14'14.776"S	48°37'57.745"W
K	26°14'13.289"S	48°37'57.999"W
L	26°14'12.151"S	48°37'58.692"W
M	26°14'09.727"S	48°37'58.316"W
N	26°14'08.104"S	48°37'58.216"W
O	26°14'06.757"S	48°37'58.488"W
P	26°14'05.536"S	48°37'59.118"W
Q	26°13'59.639"S	48°38'05.012"W
R	26°13'51.931"S	48°37'50.308"W
S	26°13'43.239"S	48°38'30.539"W
T	26°13'33.355"S	48°38'29.588"W;

- Pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I do referido Decreto, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.

3.5 Corpo diretivo com nomes, funções, contatos:

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Institucional.

4. DEFINIÇÕES

O presente REGULAMENTO obedece aos dispositivos da Lei n. 12.815 de 05 junho de 2013 e do Decreto n. 8.033 de 27 de junho de 2013.

4.1 Para os fins deste REGULAMENTO consideram-se:

a) Porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidade 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;

- b) 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;
- c) 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;
- d) Terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;
- e) Concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;
- f) Delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei n. 9.277 de 10 de maio de 1996;
- g) Arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;
- h) Autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão;
- i) 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;
- j) Atracações preferenciais: são as próximas a serem efetuadas em determinado berço de atracação, independente da ordem de chegada dos navios; e
- k) Atracações prioritárias: são executadas na chegada do navio em determinado berço de atracação, implicando em desocupação do berço, caso esteja ocupado.

4.2 Glossário (siglas e termos técnicos de uso corrente):

Afretador – Aquele que aluga um navio para sua utilização ou exportação comercial.

AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

Agência Marítima – É a empresa representante exclusiva do armador, no porto em que atua, cuidando de todos os seus interesses legais, comerciais e financeiros.

Armador – É a empresa de navegação que possui navios, próprios ou afretados, e que os colocam a disposição para o transporte de cargas ou passageiros.

Armazém – Lugar coberto, onde os materiais/produtos são recebidos, classificados, estocados e expedidos.

Armazenagem – É a parte da logística responsável pela guarda temporária de produtos em geral (acabados, matérias-primas, insumos, componentes, etc.). Pode ter uma variação de tipo de local físico, conforme característica e necessidade do produto, como por exemplo, local coberto, local descoberto, local com temperatura controlada, etc. Pode ter variação de tipo de estocagem, conforme característica e necessidade do produto, como por exemplo prateleira, gaveta, *cantilever*, baía, etc.

Atracar - é encostar o navio e amarrá-lo junto ao píer do porto

B/L – *Bill of lading* ou Conhecimento de Embarque.

Break-Bulk – Expressão do transporte marítimo significa o transporte de carga geral ou fracionadas.

Cabotagem - Navegação mercante ao longo da costa e, especialmente, entre portos do mesmo país, por oposição a navegação de longo curso.

Calado – Expressão do transporte marítimo, que significa profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.

Capatazia – Atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuadas por aparelhamento portuário;

CIF – *Cost, Insurance and Freight* ou Custo, Seguro e Frete. Neste tipo de frete, o fornecedor é responsável por todos os custos e riscos com a entrega da mercadoria, incluindo o seguro marítimo e frete. Esta responsabilidade finda quando a mercadoria chega ao porto de destino designado pelo comprador.

Conhecimento de Transporte – Documento emitido pela transportadora, baseado nos dados da Nota Fiscal, que informa o valor do frete e acompanha a carga. O destinatário assina o recebimento em uma das vias.

Demurrage ou Sobre estadia – Multa determinada em contrato, a ser paga pelo contratante de um navio, quando este demora mais do que o acordado nos portos de embarque ou de descarga.

Desunitização - ao contrário da unitização a desunitização é a retirada da mercadoria dos *pallets* ou do container para que seja entregue ao seu destinatário em perfeitas condições de uso da mesma.

Distribuição – É a parte da logística responsável pelo transporte de cargas de forma pulverizada, para cada cliente ou ponto de venda.

ETA – Expressão do transporte marítimo, que significa dia da atracção (chegada).

ETS – Expressão do transporte marítimo, que significa dia da saída (zarpar).

Fundeadado - é o ato de lançar âncoras no largo esperando a vez de atracar

Hinterland – É o potencial gerador de cargas do porto ou sua área de influência terrestre.

Lastro – Expressão do transporte marítimo, que significa água que é posta nos porões para dar peso e equilíbrio ao navio, quando está sem carga;

Layday ou Laytime – estadia do navio no porto, que significa período previsto para acontecer a operação (atracar, carregar e zarpar).

Lead Time – Tempo compreendido entre a primeira atividade até a última de um processo de várias atividades.

Liners - São como são chamadas as linhas que os navios fazem regularmente.

Longo Curso – É a navegação feita entre países que não compartilham a mesma costa.

OCR – Reconhecimento Óptico de caracteres.

Ovagem - são o mesmo que unitizar e, pois este se refere a estivagem da carga dentro do contêiner

Prancha de carregamento – Faz parte das normas de operação dos portos, e significa a tonelagem mínima estabelecida que será operada um período de seis horas.

Rebocador – Pequeno vapor utilizado para rebocar os navios ou manobrá-los com segurança em áreas dos portos.

Rechego – Expressão utilizada em portos, que caracteriza a movimentação de cargas entre pátios, feita por tratores e/ou outros equipamentos de movimentação.

REDEX – Recinto especial para despacho aduaneiro de exportação.

TEU – *Twenty Foot Equivalent unit*. Tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés.

TPA – Trabalhadores Portuários Avulsos.

Tramps - São como são chamadas as viagens de embarcações que não tem uma linha específica para as viagens.

Trapiche – Armazém de mercadorias junto ao cais.

Unitização – É agregar diversos pacotes ou embalagens menores numa carga unitária maior.

Wharfage ou Taxa de atracação – É a taxa cobrada pela administração de um porto para utilização do mesmo, nas operações que envolvem atracação, carga, descarga e estocagem nas docas e armazéns ligados ao porto.

5. COMPETÊNCIAS

5.1 Compete à Administração do Porto Organizado, denominada autoridade portuária:

- a) Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e contratos de concessão/delegação;
- b) Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- c) Pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- d) Arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- e) Fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- f) Fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- g) Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- h) Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

- i) Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- j) Suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- k) Reportar infrações e representar perante à ANTAQ, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- l) Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- m) Prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- n) Estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- o) Organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

Parágrafo 1º - A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República, o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo 2º - O disposto nos itens I e J não se aplicam à embarcação militar ou que não esteja praticando comércio.

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

5.1.1 Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

5.1.1.1 Sob coordenação da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

- c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e
- e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

5.1.1.2 Sob coordenação da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento; e
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

5.2 Do trabalho Portuário

5.2.1. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

- a) administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- b) manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- c) treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- d) selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- e) estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- f) expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e
- g) arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo: Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

5.2.2 Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

5.2.2.1 aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

5.2.2.2 - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

5.2.2.3 arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

5.2.2.4 arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

5.2.2.5 zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

5.2.2.6 submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

6. CÓDIGO DE ÉTICA

6.1 Introdução

A SCPar Porto de São Francisco do Sul adota como referência fundamental para seu Código de Ética o respeito aos princípios constitucionais previstos para a Administração Pública que são: Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade, Eficiência.

6.2 Código de Conduta

No exercício de suas funções, a SCPar Porto de São Francisco do Sul tem como principal referência o desenvolvimento de processo contínuo na busca de máxima eficiência e competitividade para o Porto de São Francisco do Sul.

7. EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

7.1 - Exploração comercial do Porto de São Francisco do Sul

A exploração comercial do Porto deve assegurar a competitividade de tarifas em relação aos portos públicos localizados na mesma área de influência.

7.2 - Política Comercial

A Política Comercial adotada deve assegurar a condição superavitária do Porto de São Francisco do Sul, garantindo, assim, sua capacidade de Investimento.

7.3 - Mecanismos de proteção do usuário

A SCPar Porto de São Francisco do Sul manterá canais públicos para acolhimento de sugestões e reclamações.

7.4 - Mecanismos de fomento e de incentivos a investimentos

Serão acolhidas todas as sugestões e iniciativas que, observadas as condicionantes de caráter legal, concorram para o aumento da competitividade e eficiência do Porto como um todo.

7.5 Horário de Funcionamento

Operacional:

- Das 07h00 às 13h00;
- Das 13h00 às 19h00;
- Das 19h00 às 01h00;
- Das 01h00 às 07h00.

Administrativo:

- Das 07h30 às 11h30;
- Das 13h30 às 17h30.

7.6 Feriados Legais

A relação dos feriados nacionais, estaduais e municipais a serem observados, estão disponíveis no site www.apsfs.sc.gov.br.

8. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO

8.1 Condições gerais de utilização

a) A utilização das instalações portuárias integrantes da área do Porto de São Francisco do Sul far-se-á pela forma e nas condições estabelecidas neste regulamento;

b) Todos os usuários das instalações portuárias receberão da Administração do Porto, tratamento sempre orientado pelo objetivo de se obter a racionalização e a otimização na realização dos serviços;

c) A utilização das instalações portuárias será autorizada pela Administração do Porto à vista de requisição do armador ou preposto, operador portuário, dono ou consignatário da mercadoria, conforme o caso e mediante o pagamento à Administração do Porto das taxas pertinentes constantes da tarifa do porto;

d) Para efeitos legais e regulamentares, os agentes de embarcações ou seus prepostos atuam sempre como representantes dos comandantes das embarcações e dos armadores, e os despachantes e seus prepostos como mandatários dos donos das mercadorias;

e) Cabe aos requisitantes a responsabilidade integral, civil e penal, por suas ações ou omissões, inclusive a de seus respectivos representantes, nos limites do mandato;

f) O usuário, entendido como o dono da carga ou armador, inadimplente ficará privado de utilizar os serviços e facilidades do porto, quer diretamente, quer por intermédio de terceiros;

g) Todo aquele que intencionar receber ou embarcar mercadorias de natureza especial, sobretudo quando se tratar de mercadorias perigosas, deverá verificar junto à Administração do Porto se o porto dispõe de instalações e recursos adequados, compatíveis com a movimentação e armazenamento de referida mercadoria;

A Administração do Porto não poderá ser responsabilizada por qualquer prejuízo que o dono ou consignatário de mercadoria, ou transportador marítimo ou terrestre venha a incorrer pela não observância desta recomendação;

h) Para os efeitos deste Regulamento, considerar-se-á mercadoria perigosa:

Classe 1	EXPLOSIVO
Classe 2	GASES COMPRIMIDOS, LIQUEFEITOS OU DISSOLVIDOS SOB PRESSÃO
Classe 3	LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS
Classe 4	SÓLIDOS INFLAMÁVEIS
Subclasse 4.1	Inflamáveis Sólidos
Subclasse 4.2	Substâncias Sólidas Passíveis de Combustão Espontânea
Subclasse 4.3	Substâncias Sólidas Emitindo Gases Inflamáveis Quando Úmidas
Classe 5	OXIDANTES
Subclasse 5.1	Substâncias Oxidantes
Subclasse 5.2	Peróxidos Orgânicos
Classe 6	TÓXICAS
Subclasse 6.1	Substâncias Venenosas
Subclasse 6.2	Substâncias Infecciosas
Classe 7	RADIOATIVOS
Classe 8	CORROSIVO
Classe 9	SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS

8.2 Utilização das Instalações de Acostagem e Atracação

a) É obrigatória a concessão de atracação em local designado pela Administração do Porto, desde que previamente requisitada e autorizada pelos órgãos competentes;

b) As embarcações procedentes do exterior serão visitadas pela Autoridade de saúde, Polícia Marítima e Aduaneira, nos fundeadouros, nos canais, ou ainda, quando demandado o cais de atracação, de modo agilizar a liberação das embarcações, para início das operações de carga e descarga de mercadorias e de embarque ou desembarque de passageiros;

c) As embarcações ficam sujeitas ao presente Regulamento durante o tempo em que permanecerem na área de fundeio, no canal de acesso, bacia de evolução ou atracadas, bem como seus tripulantes;

d) As embarcações atracadas aos cais deverão seguir prontamente as ordens que lhes forem dadas pela Administração do Porto, sempre que ocorrerem situações de anormalidade que possam comprometer a segurança de pessoas, instalações e da própria embarcação ou prejudiquem o bom funcionamento do porto, efetuando ainda:

- Alteração na ordem de atracação de navios, no caso de congestionamento do porto;
- Desatracação, se não estiver sendo cumprida à prancha estabelecida nesse regulamento;
- Mudança de posição para permitir outras atracções ou facilitar manobras de outras embarcações;

e) A Administração do Porto se desobriga a conceder atracação às embarcações no porto quando:

- Não dispuser de profundidade compatível com o calado da embarcação, no canal de acesso ou junto às instalações de acostagem;
- Não possuir berços livres para atracação;
- Por ordem do Governo Federal, em casos de epidemias ou motivos de força maior.

d) As atracções deverão ser efetuadas de modo a não produzir avarias, ficando os armadores ou seus prepostos responsáveis por qualquer dano à infraestrutura portuária, equipamentos ou meio-ambiente;

e) Dentro do canal de acesso e da bacia de evolução, deverá a embarcação cumprir estritamente o regulamento do tráfego marítimo;

f) Deverá a embarcação obedecer à legislação de proteção do meio ambiente, não lançando no mar: água de lastro, óleo ou outros contaminantes;

i) Pela utilização das instalações de acostagem, os requisitantes pagarão as taxas inerentes da tarifa do Porto de São Francisco do Sul.

8.3 Prioridades De Atracção

8.3.1 Fica determinado e normatizado nas seguintes ordens abaixo, às prioridades e preferências de atracção de navios, na área do porto organizado de São Francisco do Sul:

- a) Prioridade de atracção para navios da Marinha de Guerra do Brasil, atendendo solicitação da Delegacia da Capitania do Porto de São Francisco do Sul;
- b) Prioridade de atracção para navios de passageiros a turismo, sem carga para movimentar, conduzindo mais de 50 (cinquenta) passageiros. Em existindo instalação específica para atracção para navios de passageiros, a prioridade de que trata este artigo passa a ser na referida instalação, na qual será concedida atracção imediata;
- c) O berço (101) disponibilizará, no mínimo, 225 (duzentos e vinte cinco) metros de comprimento, e terá prioridade de atracção para os navios que efetuarem a operação de

carregamento de granéis sólidos, que venham a utilizar todos os equipamentos de terra especializados para tal operação (“*ship loaders*”) e de granéis líquidos que venham a utilizar sistema de bombeamento;

d) Será facultado ao navio denominado *roll-on/roll-off* a efetuar operação simultânea *ro-ro* e *lo-lo*, desde que a operação *ro-ro* não interfira na produtividade estabelecida para a operação *lo-lo*, e que o término da faina *ro-ro* ocorra concomitantemente com a operação *lo-lo*;

e) Para as demais operações será utilizado respeitando-se a ordem cronológica de chegada dos navios;

f) Para operações de Carga Geral passíveis de serem concluídas em até 48 horas, poderá ter preferência, independentemente da ordem cronológica de chegada;

g) A prerrogativa prevista no item anterior deve ser homologada previamente junto a Autoridade Portuária que irá deliberar sobre a conveniência de ser estabelecida tal preferência como instrumento de atração de novas cargas para o Porto;

h) O berço (201) disponibilizará 276 (duzentos e setenta e seis) metros de comprimento e será utilizado respeitando a ordem cronológica de chegada dos navios;

i) Os berços (301 - Interno e 301 - Externo) do Terminal Portuário Santa Catarina (TESC) terão sua prioridade e preferência de atracação de navios definida pelo referido terminal, observados os limites do contrato de arrendamento. Quanto aos horários de manobras, serão definidos na programação de atracação, pela Gerência de Operações da SCPar PSFS;

j) A ordem de atracação estabelecida neste regulamento poderá ser pontualmente alterada pela Autoridade Portuária em virtude de condições climáticas, ou operacionais incompatíveis com o navio considerado prioritário.

8.3.2 Para as Atracções não Prioritárias, ou preferenciais, o critério para atracação obedecerá a ordem cronológica de chegada dos navios na área de fundeio externa da barra do porto. A hora da chegada será informada por documento hábil enviado pelo comandante do navio ao seu agente local, e, em caso de dúvida, poderá a SCPar PSFS exigir a cópia da folha do diário de bordo;

8.3.3 No caso de disputa de um berço desocupado para atracação, a definição será embasada na análise do conjunto dos seguintes aspectos:

- a) Ordem de chegada dos navios na área de fundeio externa da barra do porto;
- b) Carga totalmente liberada;
- c) Plano de carga que possibilite menor tempo de atracação;

- d) Disponibilidade de pessoal e equipamento para a operação;
- e) A ordem de atracação poderá ser alterada quando o comprimento disponível for incompatível com o navio a ser atracado;
- g) Na eventualidade de dois ou mais navios coincidirem nos horários de chegada, e depois de esgotados os recursos previstos no item 3, sempre ressalvados os critérios de prioridade e preferência, a definição será embasada de acordo com a conveniência operacional da SCPar PSFS.
- h) Ocorrendo a chegada de navios com atracação prioritária ou preferencial, para os berços (101), (102), (103) e (201), estando estes ocupados com navios não preferenciais ou prioritários, a desatracação deste será determinada pela Administração do Porto com tolerância de até 06 (seis) horas. As despesas decorrentes da desatracação e reatracação serão imputadas ao navio atracado.

8.4 Utilização do Corredor de Exportação

8.4.1 A utilização dos bens integrantes do corredor de exportação será realizada de forma isonômica por todos os operadores portuários pré-qualificados na Administração do Porto, segundo os seguintes critérios:

- a) o operador portuário designado a efetuar a operação relativa a embarcações, ou seu agente, estando elas em fila de espera para atracação no berço destinado à exportação de grãos, deverá, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas à atracação do navio, solicitar à Gerência de Operações do porto, a utilização do equipamento do corredor de exportação, indicando a data e hora do início da operação;
- b) O operador portuário do corredor de exportação deverá obrigatoriamente, possuir seguro com cobertura de responsabilidade civil e instalações de terceiros, para que possibilitem a cobertura dos equipamentos e instalações integrantes do corredor de exportação, que contemplem danos aos equipamentos, acidentes de qualquer ordem e outros danos que possam ocorrer, com cobertura mínima do valor avaliado do corredor de exportação;
- c) Os usuários que utilizarem o corredor de exportação devem observar o que versa a Lei 12.815/93, em seu capítulo VI – DO TRABALHO PORTUÁRIO, quanto às normas referentes ao trabalho portuário;
- d) Até ser aprovada rubrica específica para o corredor, a tarifa a ser recolhida, por tonelada movimentada, constará da Tabela V, Serviços Gerais (Eventuais), Taxas Devidas pelos Requisitantes, em seu item 8, Serviços não especificados.

8.5 Operação do Corredor de Exportação

8.5.1 A operação do corredor de exportação competirá à Administração do Porto diretamente, ou por contratação de terceiros, via procedimento licitatório ou por contratação direta, na forma do Art. 28, § 3º, I, da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, e do Regulamento de Licitações – RLIC, da SCPar PSFS.

8.6 Produtividade

8.6.1 O Armador deve procurar disponibilizar o maior número de ternos possíveis distribuídos no quesito carga de maneira a proporcionar o emprego de no mínimo 1 terno por navio hora e atendendo a prancha mínima de:

- a) Navios movimentando carga geral (*ro-ro* e/ou *lo-lo*) não utilizando guindaste de terra especializado para a movimentação deste tipo de faina: 2.500 (duas mil e quinhentos) toneladas ou metro cúbico/dia o que for maior;
- b) Navios movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na cabotagem: no carregamento 4.000 (quatro mil) toneladas/dia, e na descarga 8.000 (oito mil) toneladas/dia;
- c) Barcaças movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na cabotagem: no carregamento 1.800 (três mil) toneladas/dia, e na descarga 6.500 (seis mil e quinhentos) toneladas/dia;
- d) Navios movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na exportação/importação: na descarga 8.000 (oito mil) toneladas/dia, e no carregamento 3.000 (três mil) toneladas/dia;
- h) Navios movimentando carga geral (*ro-ro* e/ou *lo-lo*) utilizando guindaste de terra especializado para a movimentação deste tipo de faina: 3.250 (mil) toneladas ou metro cúbico/dia o que for maior;
- i) Navios carregando milho e soja a granel: 25.000 (vinte e cinco mil) toneladas/dia;
- j) Navios carregando farelo: 20.000 (vinte mil) toneladas/dia;
- k) Navios carregando óleo vegetal: 15.000 (quinze mil) toneladas/dia;
- l) Navios descarregando granel sólido: 6.000 (quatro mil) toneladas/dia;
- m) Navios descarregando granel líquido: 2.000 (três mil) toneladas/dia;

- n) Navios movimentando produtos siderúrgicos (chapas de aço) na exportação/importação: na descarga 4.000 (oito mil) toneladas/dia, e no carregamento 3.000 (três mil) toneladas/dia;
- o) Navios movimentando produtos siderúrgicos (alumínio) na exportação/importação: na descarga 1.200 (um mil e duzentas) toneladas/dia, e no carregamento 1.000 (mil) toneladas/dia;
- p) Navios movimentando produtos siderúrgicos (Tubos, Perfis, Tarugos, Vergalhões e outros) na exportação/importação: na descarga 2.000 (dois mil) toneladas/dia, e no carregamento 1.000 (um mil) toneladas/dia;

8.6.2 Para operações que envolvam carregamento, a programação de atracação do navio deverá ser precedida de:

NA EXPORTAÇÃO (exceto para operações de granéis sólidos / líquidos):

- a) Aviso de chegada do navio;
- b) Relação de carga em até 12 (doze) horas antes da atracação;
- c) Extrato da declaração de despacho;
- d) Para carga geral e produtos siderúrgicos: 80% da carga fisicamente depositada e liberada nos armazéns da zona primária e/ou nos dá retro área distantes, no máximo, 15 km do porto;
- e) Para contêineres: 80% da carga fisicamente depositada na zona primária, ou em terminais da retro área distantes, no máximo, 15 km do porto, e em conformidade com a IN nº 06/2004.

NA EXPORTAÇÃO – OPERAÇÕES DE GRANÉIS SÓLIDOS / LÍQUIDOS:

- a) Os navios graneleiros a serem operados com carregamento no corredor de exportação (berço 101) deverão ser anunciados no porto com no mínimo cinco dias de antecedência a sua chegada a barra do porto de São Francisco do Sul, bem como confirmar a sua atracação com no mínimo 24(vinte e quatro) horas de antecedência, através da entrega dos documentos de requisição portuários;
- b) 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 formalizados até as 16h30minhrs junto a Gerência de Operações do Porto de São Francisco do Sul, de segunda à sexta feira, ou no primeiro dia útil anterior, no caso de feriado;

- c) Os anúncios formalizados após o horário fixado no item anterior serão considerados para o primeiro dia útil subsequente;
- d) Não será aceito substituição de navios para efeito da anúncia de que trata esta norma;
- e) No caso de disponibilidade do berço 101, fica facultada a atracação condicional de navios não anunciados no prazo estabelecido por esta norma, condicionado a sua permanência no berço por um prazo máximo de até 12 horas após a programação de navios previamente anunciados, devendo o navio favorecido desatracar por sua conta e risco;
- f) O navio programado para atracar no terminal graneleiro, deverá estar com 80% da carga depositada e liberada nos armazéns da zona primaria e/ou nos armazéns da retro área interligados por correias transportadoras ao corredor de exportação do porto de São Francisco do Sul;

NA IMPORTAÇÃO:

- a) Aviso de chegada do navio;
- b) Plano de descarga e manifesto de importação;
- c) Relação de cargas perigosas em até 48 horas (quarenta e oito) horas antes da atracação;

9. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS

9.1 Utilizações das áreas arrendadas

Os arrendamentos existentes na área do Porto Organizado estarão sujeitos a este regulamento ressalvado direitos e obrigações discriminados nos respectivos Contratos de Arrendamento.

10. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO

10.1 Introdução

10.1.1 A autorização para acesso ao porto será dada, mediante requisição do armador ou do seu agente que fornecerá, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas da entrada prevista da embarcação, as seguintes informações:

- a) Nome da embarcação;
- b) Bandeira sob a qual navega;

- c) Natureza da navegação;
- d) Último porto de procedência e próximo porto de destino;
- e) Nome e endereço da agência responsável pela embarcação e pelo pagamento das despesas portuárias;
- f) Característica da embarcação;
- g) Natureza da Operação;
- h) Cópia do manifesto de carga ou, provisoriamente, uma relação detalhada da carga assinada pelo responsável pela embarcação ou preposto;
- i) Número de passageiros a desembarcar ou a embarcar;
- j) Datas previstas de chegada e de partida;
- k) Indicação de qualquer irregularidade conhecida que possa afetar a segurança de navegação ou que possa vir a prejudicar a eficiente utilização das instalações portuárias;
- l) Indicação de necessidade de utilização de equipamentos especiais.

10.2 Norma de tráfego e permanência de navios

Devem ser observadas rigorosamente as Instruções Específicas da Autoridade Portuária e Autoridade Marítima que estabelecem os parâmetros operacionais para fundeio, movimentação e atracação das embarcações.

11. UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

11.1 Utilizações de equipamentos portuários na SCPAr PSFS:

11.1.1 Equipamentos dos Operadores Portuários ou de terceiros nas instalações portuárias públicas, depende de prévia autorização da Administração do Porto e deverá atender as normas de Segurança Ocupacional e de Meio Ambiente, deverão ainda seguir os seguintes requisitos:

- a) A utilização de equipamento de qualquer natureza, nas instalações públicas, estará permanentemente sujeita a fiscalização e avaliação de seu desempenho, por parte da SCPAr PSFS - SCPAr Porto de São Francisco do Sul, que deverá zelar pela eficiência e Segurança Ocupacional e de Meio Ambiente;

b) Deverão apresentar anualmente Certificado de Aprovação ou Certificado Assinado por Responsável técnico com ART devidamente quitada, fornecer laudo técnico do fabricante, ou de seu representante no Brasil atestando que o equipamento em questão se encontra em plenas condições de conservação e operação, para o uso seguro nas dependências do Porto;

c) O Equipamento deverá estar devidamente identificado com nome do Operador e telefone para contato;

d) Os Equipamentos deverão atender os Requisitos de Segurança Ocupacional e de meio Ambiente, atendendo a legislação e preceitos de QSMS;

e) Os Equipamentos serão de responsabilidade do Operador Portuário que solicitou o ingresso na área portuária;

f) Somente será permitida a entrada de equipamentos de movimentação de carga quando o Operador Portuário se responsabilizar por este;

g) Na qualidade de Autoridade Portuária, a Administração do Porto suspenderá o uso de qualquer equipamento que prejudique o bom funcionamento ou ainda ponham em risco as instalações e trabalhadores;

11.2 Guindastes de cais (MHCs):

11.2.1. Os operadores portuários que utilizam guindastes próprios em suas operações no Porto de São Francisco do Sul devem atender as seguintes condições:

a) Formalizar pedido junto a SCPar PSFS, informando em qual berço pretende-se utilizar o equipamento, bem como a carga a que se destina;

b) Fornecer especificações técnicas para análise da compatibilidade estrutural do berço em que deverá ser utilizado o equipamento;

c) Aguardar parecer das áreas técnicas da SCPar PSFS, informando da viabilidade de utilização do equipamento quanto à infraestrutura do cais e compatibilidade com demais operações do porto;

d) Fornecer laudo técnico do fabricante, ou de seu representante no Brasil atestando que o equipamento em questão se encontra em plenas condições de conservação e operação, para o uso seguro nas dependências do Porto;

e) Fornecer provas de propriedade ou de arrendamento, demonstrando posse efetiva do equipamento;

f) Apresentar a apólice do seguro do equipamento a ser utilizado;

11.2.2. Comprometer-se em manter plenas condições de manutenção do equipamento apresentando estrutura técnica própria ou contrato de manutenção com empresas especializadas;

11.2.3 O uso pretendido do equipamento deve ser compatível com a prioridade, ou preferência de atracação definida para o Berço em que será utilizado;

11.2.4 Assinar Termo de Responsabilidade junto a Procuradoria Jurídica do porto;

11.2.5 Os pedidos serão considerados para análise, segundo sua ordem cronológica de protocolo;

11.2.6 Para guindastes que ficarem ociosos por mais de 60 dias passará a incidir taxa de armazenagem equivalente a R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) por mês “*pró-rata*” pelo tempo que permanecer inoperante;

11.3 Manutenções e Abastecimentos dos Equipamentos:

Será de responsabilidade do Operador Portuário manter atualizada as informações bem como os certificados técnicos devidamente registrados nos conselhos competentes e ainda estabelecer os seguintes procedimentos:

- a) Os equipamentos deverão ter procedimentos de manutenção preventiva;
- b) As manutenções corretivas e preventivas deverão ser solicitadas à área técnica da SCPar PSFS , informando os procedimentos de manutenção;
- c) Para os abastecimentos dos equipamentos deverão ser obedecidas as normas estabelecidas em normativa, bem como não poderão ser efetuadas na linha de cais;
- d) Os veículos que abastecerão os equipamentos deverão atender aos requisitos da resolução 420 da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) bem como as Instruções Normativas da Autoridade Portuária;

12. OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

12.1 Armazenagens nas instalações de uso público

a) O serviço de armazenagem é a fiel guarda e conservação das mercadorias depositadas em instalações de armazenagem, na área do porto, compatível com a sua natureza e sua espécie;

b) Quando a movimentação e a armazenagem das mercadorias forem realizadas por operadores portuários distintos, estes deverão ajustar entre si as condições que permitem caracterizar as responsabilidades de cada um na operação portuária nos termos deste Regulamento;

c) As mercadorias somente poderão ser depositadas em instalações de armazenagem compatíveis com sua natureza e espécie, bem como a estrita observância das normas de segurança pertinentes;

d) O serviço de armazenagem de mercadorias em áreas não arrendadas ou alugadas será executado pela Administração do Porto direta ou, indiretamente, na forma prevista no Art. 28, § 3º, I, da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, e do Regulamento de Licitações – RLIC, da SCPar PSFS;

e) Nos serviços de armazenagem incidirão as taxas correspondentes à Tarifa do Porto de São Francisco do Sul.

12.2 CARGAS IMO

12.2.1 Relacionado às cargas IMO no Porto Público de São Francisco do Sul:

a) Conforme Instrução Normativa 07 /2011 (encontrada em: "<https://www.apsfs.sc.gov.br>" menu Legislação – Instruções Normativas) não é permitido armazenar cargas e mercadorias na área do Porto Organizado sob gestão pública, cuja natureza sejam classificadas pela IMO, como nocivas ou perigosas;

b) Nas exportações, as cargas e mercadorias com classificação IMO somente adentrarão ao recinto alfandegado para embarque direto ou pré-estivagem para embarque programado;

c) Se em caso de pré-estivagem de cargas IMO o navio a transporta-la desviar a rota ou suspender a programação de atracação, a carga ou mercadoria deverá ser imediatamente retirada da área de pré-estivagem da SCPar PSFS e enviada a estrutura de armazenagem licenciada para este fim;

d) Nas importações, as cargas e mercadorias com classificação IMO, após o desembarque dos navios deverão seguir para recinto alfandegado, adequado ao seu armazenamento;

e) Deverão os operadores portuários que movimentem cargas e mercadorias com classificação IMO, possuir em seus quadros, pelo menos uma pessoa capacitada e responsável pelo cumprimento das exigências legais, relativas ao trânsito de produtos perigosos, bem como manter empregados com treinamento e informação para as situações de risco referentes a produtos perigosos em que venham a se envolver, garantindo, assim, procedimentos seguros durante o trânsito portuário desses produtos;

13. MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO

a) A Baía da Babitonga se constitui em um dos mais importantes e significativos estuários do Brasil. Reconhecidamente a baía é um ecossistema de enorme relevância ambiental. Abriga 75% dos manguezais do Estado de Santa Catarina (6.200 hectares), sendo o limite austral dos grandes remanescentes. É um estuário do qual dependem 70% das espécies visadas pela pesca comercial ou recreativas, essenciais não apenas para as mais de duas mil famílias da região ligadas à pesca artesanal, como também, para a pesca industrial da região sul.

b) Trata-se de área prioritária para a conservação da Biodiversidade, classificada como de relevância e prioridade "extremamente Alta". Isso porque é o habitat de diversas espécies ameaçadas de extinção, incluindo golfinhos, tartarugas, peixes aves e crustáceos.

c) É nesse ambiente de extrema sensibilidade ambiental onde está localizado o Complexo Portuário de São Francisco do Sul.

d) A junção de uma área ambientalmente sensível e a maior movimentação de cargas importadas e exportadas no estado de Santa Catarina se constitui em razão mais do que justificada para uma forte preocupação da sociedade e cuidado acentuado e igualmente justificado dos órgãos de Estado de fiscalização, controle e licenciamento ambiental, nas esferas federal, estadual e municipal e razão para a Autoridade Portuária tomar providências e disciplinar suas atividades.

13.1 Segurança na operação portuária

13.1.1. Movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas:

e) Toda operação de transferência de óleo (abastecimento ou retirada) na área do Porto de São Francisco do Sul somente poderá ser realizada por empresa devidamente credenciada nesta Autoridade Portuária;

f) As empresas credenciadas deverão apresentar a cópia do seguro ambiental, englobando o ressarcimento dos custos de atendimento às emergências e danos causados por vazamentos, derramamentos e contaminações;

g) A solicitação de ingresso para cada operação de transferência de óleo deverá possuir a anuência de empresa especializada em atendimento às emergências ambientais credenciada nesta Autoridade Portuária, a qual realizará o acompanhamento da operação, além da anuência do armador ou seu representante legal ou operador portuário, conforme o caso;

d) Para atuar em caso de acidente de derramamento de óleo, durante todo o transcorrer da operação de transferência, a empresa especializada com Autorização deverá manter, no mínimo:

- Uma embarcação de apoio dotada de recursos de emergências ambientais de prontidão junto ao local no caso de transferências entre o cais e embarcações, incluindo operações com caminhão-tanque ou qualquer outro tipo de sistema de bombeamento de óleo;

- Um veículo utilitário dotado de recursos de emergências ambientais de prontidão junto ao local no caso de transferências em terra e transferências para embarcações de óleos embalados e acondicionados individualmente;

e) A permanência de caminhões no interior do Porto de São Francisco do Sul após a realização da operação de transferência de óleo, excepcionalmente será permitida, devendo estar acompanhada de empresa especializada de acordo com o exposto acima no item d;

f) Os procedimentos para a transferência de óleo entre embarcações devem atender ao disposto na NORMAM nº 8, capítulo 3 e seção IV, emitida pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil e Instrução Normativa 06/2011. (encontrada em <https://www.apsfs.sc.gov.br>) menu Legislação – Instruções Normativas.

13.2 Resíduos de Operação:

a) Conforme Instrução Normativa 004/2010 (encontrada em "<https://www.apsfs.sc.gov.br>") menu Legislação – Instruções Normativas, que determina que a recuperação da carga, a coleta e a destinação final de resíduos sólidos e efluentes líquidos, sejam exclusivos do gerador ou responsáveis. Os resíduos de operação serão de responsabilidade do operador que deverá promover a segregação dos resíduos atendendo a resolução da CONAMA;

b) Deverão ser pesados os resíduos retirados da área portuária e apresentado o devido certificado de destinação ou reciclagem do resíduo.

13.3. Plano de Emergência Individual - PEI

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.4 . Plano de gerenciamento de Riscos – PGR

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.5. Plano de Ação de Emergências – PAE

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13. 6. Plano de Ajuda Mútua - PAM;

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.7. Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.8. Licença de Operação – LO

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.9. Monitoramento Ambiental

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.10 . Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.11. Laudo Técnico de Condições Ambientais do Trabalho - LTCAT

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.13. Plano Básico Ambiental – PBA

Documento que condensa todos os Programas e Subprogramas, colocados pelo órgão ambiental IBAMA, como condicionante das Licença de Operação, disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.14. Programa de gerenciamento de Resíduos Sólidos.

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.13 – Programa de Controle de Emergência - PCE

Disponibilizado através do site www.apsfs.sc.gov.br, no menu Informações – Programas Ambientais.

13.14. Das Exigências da Autoridade Portuária

- a) Todos os agentes que operam ou realizam serviços na área do porto organizado deverão compor o Plano de Ajuda Mútua;
- b) Quando solicitados, todos os integrantes deverão participar das reuniões e treinamentos bem como dos exercícios simulados;
- c) Os agentes deverão providenciar um plano de Controle a Emergências das atividades de risco a que eles se expõem quando executam atividades dentro da área portuária, a fim de mitigar eventuais incidentes;

14. VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA

14.1 Vigilância e Segurança no Porto de São Francisco do Sul

- a) A vigilância e segurança nas instalações portuárias consistem na fiscalização da entrada e saída de pessoas, de veículos, de equipamentos e de mercadorias na área do Porto de São Francisco do Sul e abrangerá as mercadorias armazenadas, o combate a incêndio e a proteção do meio ambiente;
- b) A vigilância e a segurança nas instalações portuárias serão exercidas por vigilantes portuários da Administração do Porto;
- c) A fiscalização compreende a verificação da validade da autorização e o controle de entrada e saída de pessoas, veículos e mercadorias;
- d) A Administração do Porto, em coordenação com a Autoridade Aduaneira, estabelecerá os postos de entrada e saída nos diversos setores da área do porto sob vigilância aduaneira;
- e) Competirá à Administração do Porto ou a empresa por ela contratada a organização do serviço, as atribuições, o equipamento, o recrutamento e o treinamento do pessoal da Guarda Portuária;
- f) Cabe à Vigilância Portuária:
 - Disciplinar o ingresso de pessoas e viaturas no interior do Porto de acordo com o item 15 do presente Regulamento e das Normas da Administração do Porto e exigências das demais

autoridades, bem como atender as normas internacionais de segurança portuária, prevista no *ISPS Code*;

- Colaborar com os órgãos de segurança das pessoas, mercadorias e instalações que vierem a ser incorporadas ao patrimônio da Administração do Porto;
- Cooperar com órgãos policiais e outras autoridades que atuam no porto, com vistas à manutenção da ordem e prevenção de ilícitos na área do porto;
- Lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos objetivando a apuração de fatos e coleta de provas de caráter policial administrativas;
- Executar os serviços de vigilância e segurança especiais, quando solicitados pelos usuários;
- Realizar ações de combate a incêndio, bem como tomar as providências necessárias e imediatas em caso de acidentes;
- Colaborar no cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente.

f) Ocorrência de Sinistros:

Quando da ocorrência de sinistro, relacionada a incêndio em embarcação fundeada ao largo ou atracada no cais do porto ou mesmo no caso de incêndio em qualquer instalação na área do Porto, qualquer pessoa deverá imediatamente comunicar a ocorrência ao Corpo de Bombeiros e a Unidade de emergência.

14.2 Normas de acesso ao porto: de pessoas, veículos, cargas e bens

a) A entrada e saída de pessoas e veículos na área do Porto de São Francisco do Sul fica regida pelo presente Regulamento em consonância com as Normas Gerais baixadas pela Administração do Porto, bem como atender o que dispõe o *Ispis Code*;

b) O ingresso de autoridades e representantes de órgãos oficiais de fiscalização será permitido somente mediante a apresentação de documento de identificação da função, ficando a critério da Administração do Porto definir a exigência de credenciamento;

c) No caso de usuários e empreiteiros, o ingresso se dará através do Credenciamento fornecido pela Administração do Porto, pôr solicitação da empresa a que pertencam;

- Entende-se como usuários e empreiteiros, os empregados das agências de navegação, de empresa a que pertencam.

d) O ingresso de trabalhadores portuários (todas as categorias) será permitido mediante respectivo cadastro junto a Autoridade Portuária, bem como prova que está escalado para o efetivo serviço;

e) É proibida a entrada e saída de trabalhador portando maleta, pacote, embrulho ou pasta, ou qualquer outro tipo de material, a não ser rancho para sua alimentação durante o trabalho;

f) Para o ingresso de tripulantes em embarcação, o comandante do navio, o armador ou o agente de navegação fornecerá à Guarda Portuária uma relação, em duas vias, em papel timbrado, com os nomes dos tripulantes de embarcação atracada, ficando estes obrigados a apresentar documentos de identificação;

g) Os tripulantes com bagagens, dos navios de cabotagem, rebocadores e similares, ficarão sujeitos a revista e conferência do rol de bagagem assinado pelo comandante ou imediato da embarcação;

h) Os tripulantes oriundos ou com destino a portos estrangeiros, também estão incluídos no item g, acima;

i) O ingresso de familiares de tripulantes e convidados, sob responsabilidade do armador ou da agência de navegação deverá ser feito mediante apresentação de credenciamento regulado pela Administração do Porto e mediante o fornecimento de ingressos;

- Para os navios nacionais, os ingressos serão visados pela Capitania dos Portos;
- Em se tratando de navio estrangeiro e nacional de longo curso, os ingressos serão visados também pela Autoridade Aduaneira;
- As recepções sociais a bordo de embarcações mercantes, deverão ser previamente autorizadas pela Administração do Porto, Autoridade Aduaneira e Autoridade Marítima, a quem deverá ser enviada a relação de convidados.

j) O embarque e desembarque de passageiros será feito obedecendo regulamentação baixada pela Administração do Porto;

- Os passageiros em trânsito, para circular através da área portuária, deverão estar munidos de credencial contendo o nome do navio, o nome do passageiro, e o nome da Agência de Navegação;

- Os menores de idade só poderão ingressar no cais acompanhados pelos seus responsáveis;

- A Administração do Porto não se responsabilizará pôr quaisquer danos ocorridos com os convidados dos passageiros ou das agências de navegação, no interior da área do porto.

k) O ingresso e o trânsito de veículos particulares na área do porto só serão permitidos quando devidamente autorizados pela Administração do Porto com a emissão de um Cartão de Permissão;

- Todos os veículos particulares serão inspecionados à saída, seja por amostragem, quando pertencerem a funcionários do porto, seja sistematicamente para os demais veículos;

- Toda a documentação de saída de material e mercadorias deverá ser conferida, sendo que qualquer discrepância entre a documentação e a carga, deverá ser saneada antes da liberação do veículo.

l) Para veículos de carga devidamente registrados, serão fornecidas instruções precisas quanto ao local, itinerário, velocidade de deslocamento e outros procedimentos, ficando os mesmos sujeitos a inspeção ao entrar e sair da área do porto;

- Todo e qualquer material não incluído na documentação apresentada pelo motorista, ficará retido na Guarda Portuária que lhe dará o destino previsto pelas normas fiscais.

m) Quando o veículo estiver transportando carga perigosa ou explosiva, a Guarda Portuária seguirá as instruções específicas baixadas pelo Setor de Segurança;

n) A velocidade máxima dos veículos dentro da área do porto não poderá ultrapassar em nenhuma hipótese a 20(vinte) Km/h;

o) Quanto aos navios de Guerra, seus tripulantes, familiares dos tripulantes, pessoal em geral, nas visitas públicas e recepções a bordo, será seguida a Legislação da Marinha de Guerra a respeito;

14.3 Uso obrigatório dos Equipamentos de Proteção Individual - E.P.Is.

14.3.1 Para acesso e deslocamento na área primária (alfandegada) do Porto de São Francisco do Sul, é obrigatória a utilização dos EPI's mínimos em conformidade com as instruções vigentes.

14.4 Segurança Portuária

14.4.1 O Porto de São Francisco do Sul está certificado pela CONPORTOS sob o número 035/2005 - Declaração de Cumprimento.

15. **INFRAÇÕES E PROIBIÇÕES**

15.1 Infrações

a) Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

- Na realização de operações portuárias com infringências às disposições da Lei nº 12.815/13 ou com inobservância deste Regulamento;

- Na utilização de terrenos, área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos Regulamentos.

b) Respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra à sua prática ou dela se beneficie;

c) Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas;

d) Quando se trata de infração continuada em relação a qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos num só processo, para imposição da pena;

e) Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

15.2 Proibições

Na área do Porto é proibido:

a) Prestar serviços de Apoio Portuário e Marítimo para a Autoridade Portuária ou dentro dos limites da área organizada do Porto por empresas sem a outorga da ANTAQ;

b) Realizar serviços com embarcações ou atracar no Porto sem autorização da Autoridade Portuária;

c) Fumar;

d) Obstruir qualquer aparelho ou equipamento portuário;

e) Obstruir instalação de combate a incêndio, combate a emergências ambientais ou equipamento destinado a promover primeiros socorros bem como rotas de fugas e faixas de pedestres;

- f) A retirada de resíduo sólido e líquido, em desconformidade com o estabelecido na legislação vigente e Resolução CONAMA;
- g) Estacionar automóveis ou caminhões em áreas não autorizadas pela Administração do Porto;
- h) Operar qualquer veículo nas instalações do porto organizado, sem a qualificação necessária e quando a critério da Administração do Porto, interferir com a operação portuária;
- i) Obstruir portões, guindastes ou vias de circulação;
- j) Obstruir cais ou áreas adjacentes, em prejuízo à realização de operações portuárias, com material ou equipamento de estiva ou, ainda, outro material ou objeto que não faça parte da mercadoria;
- k) Movimentar ou estacionar carga com peso superior à capacidade de suporte dos cais ou dos pisos das vias de circulação, pátios ou armazéns;
- l) Utilizar veículos e equipamentos portuários na movimentação de carga com peso superior à capacidade nominal;
- m) Movimentar ou armazenar carga, incluindo as de natureza perigosa, para as quais o porto não disponha de instalações e recursos compatíveis. Observando que as cargas IMO apenas podem ser movimentadas no Porto Público, não armazenadas;
- n) Às embarcações, lançar ou deixar cair no mar ou sobre o cais: óleo, graxa, hidrocarbonetos ou qualquer material ou detrito, em inobservância às normas de proteção ao meio ambiente, pois o responsável fica sujeito às penalidades correspondentes aos órgãos competentes (ANTAQ e de Proteção Ambiental);
- o) Às embarcações, lançar água de lastro nos limites definidos por convenção;
- p) Aos operadores portuários, deixar cair no cais: óleo, combustível, hidrocarbonetos em geral, outras cargas, como por exemplo granéis de importação, fertilizantes, etc, que obstruam canaletas e que possam cair no mar, observando que em hipótese alguma deve-se lavar o cais, deixando cair no mar os referidos itens acima;
- q) Utilizar água do mar para lavar o cais;
- r) Acessar as instalações portuárias sem autorização da SCPar PSFS ;
- s) Transitar na área operacional sem utilização do EPI adequado;

- t) Descumprir norma de acesso de pessoas, veículos e cargas;
- u) Descumprir o fluxo de circulação de veículos, definido pela SCPar PSFS ;
- v) A lavagem interna e externa das embarcações e equipamentos, bem como qualquer serviço de pintura, manutenção e reparo das mesmas;
- w) Circular com veículos:
 - Danificando as vias, suas instalações e equipamentos;
 - Derramando, lançando ou arrastando sobre as vias: carga, combustível ou qualquer outro objeto que acarrete risco de acidente;
 - Produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados em lei ou regulamento do órgão competente;
 - Com excesso de peso, admitindo percentual de tolerância quando aferido por equipamento apropriado para esse fim;
 - Excedendo o limite de velocidade permitido para o tráfego na via;
- x) Fornecimento e execução de serviços de abastecimento de embarcações ao largo, sem prévia autorização da SCPar PSFS ;
- y) Realizar solda elétrica ou a oxiacetileno, corte de chapas a fogo, ou qualquer outra atividade envolvendo material inflamável ou com chama, a não ser com prévia autorização da Administração do Porto e com obediência às normas de combate a incêndio;
- z) Bater ferrugem ou pintar o costado da embarcação ou Equipamentos, sem dispositivo de proteção ao cais e ao meio ambiente;
- aa) Deixar restos de materiais utilizados nas operações ou, ainda, outro material que não faça parte da carga, no cais e proximidades. Observando que ao término de cada “turno” da operação deverá ser efetuada a devida limpeza;
- bb) Manter veículos estacionados, sem a presença dos motoristas;

16. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

16.1 Introdução

- a) Os usuários de serviços serão responsáveis e indenizarão a Administração do Porto pelos danos e avarias que ocasionarem às obras, instalações, aparelhos e utensílios do Porto;
- b) As faturas e contas enviadas pela Administração do Porto deverão ser liquidadas pelos seus responsáveis no prazo estabelecido para cada caso. A falta de cumprimento desta condição

constituirá, automaticamente, o devedor em mora, que poderá ser privado dos serviços portuários a juízo da Administração do Porto;

c) A SCPar Porto de São Francisco do Sul é autoridade portuária dentro dos limites da área do Porto;

d) Todos os atos expedidos pela Administração do Porto permanecerão em vigor e serão aplicados supletivamente, desde que seus efeitos não venham conflitar com as disposições deste Regulamento e da Lei nº 12.815/13 e de outras Legislações, Normas e Regulamentos;

e) Caberá à SCPar Porto de São Francisco do Sul quando necessário, para dar operacionalidade e produtividade nas operações portuárias, expedir ato administrativo externo, objetivando alterar e adequar as prioridades e preferências de atracação nos berços do porto organizado;

f) Em caso de paralisação de trabalho decorrente de chuva, separação de marcas de carga por instrução do comandante, todas as despesas com pessoal empregado pelo Operador Portuário ocorrem por conta do requisitante. O mesmo procedimento se aplica quando houver falta do navio por atraso;

g) A transgressão às disposições deste Regulamento será apurada pela Administração do Porto e terá como base a lavratura de auto infração, para a adoção de medidas que se fizerem necessárias, inclusive as de indenização, quando for o caso;

h) O presente Regulamento poderá ser alterado a qualquer tempo, com o processo devidamente instruído pela Administração do Porto junto à Secretaria Nacional de Portos - SNP.

17. DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão resolvidos pela SCPar PSFS - Autoridade Portuária junto à Secretaria Nacional de Portos – SNP.