

RESOLUÇÃO Nº 069, DE 07 DE ABRIL DE 2025.

Dispõe sobre procedimentos operacionais de ordem e prioridades 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. 6º da Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022;

CONSIDERANDO que compete à Autoridade Portuária, conforme estabelecido pelo art. 8º, III da Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022, 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 a ordem, para as prioridades e para as preferências de atracações, bem como para 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 - 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 nas hipóteses de baixa produtividade ou inoperância descritas na presente 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 Marítimo será obrigatório enviar, por via formal, à Autoridade Portuária, ao final da operação, para que se dê sequência ao faturamento 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, 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 normas vigentes 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 com a operação de descarga/carga ou com os tripulantes/navio antes, durante ou após as operações, sendo de responsabilidade do Operador Portuário ou Agente Marítimo respectivamente, 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 Agente Marítimo ou, conforme o caso, Relatório de Ocorrência Portuária (ROP), com a comunicação da infração à ANTAQ, na forma das normas regulamentares do Porto;

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 fundeadouro interno e siga para a barra. Consideram-se as áreas de fundeio F3 e F5 como prioritárias para graneleiros de exportação, preponderando a prioridade para graneleiros de exportação anunciados para o Porto Público;

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, durante e após a operação 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 descumprimento ou 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, identificadas como matérias primas, como: cavaco de madeira, milho, soja, farelo, lasca de mármore, ureia, trigo, cevada, fosfatados, potássio, barrilha, minério de ferro, dentre outras) 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 ao 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 retroárea 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 de exportação destinados ao berço 101 (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.

Parágrafo único. Caso o navio chegue na barra antes de completar os dez dias de anúncio, sua data e hora de chegada será validada após completar o décimo dia a partir do seu anúncio. Caso não haja navio apto para atracar, este poderá ter sua atracação antecipada.

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, a Autoridade Portuária efetuará a validação da informação por meio de AIS (Automatic Information System) ou outros meios semelhantes.

§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.

§3º A ordem de atracação poderá ser alterada pela Autoridade Portuária caso os parâmetros operacionais do cais disponível sejam incompatíveis com as características do navio a ser, assim como em caso de condição ou circunstância operacional superveniente que prejudique ou comprometa a eficiência, a produtividade ou a segurança das operações portuárias.

§4º 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, 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.

§5º Ocorrendo a chegada de navios com atracação prioritária para o berço 101, estando este ocupado com navio não prioritário, a desatracação deste será determinada pela Autoridade Portuária, com tolerância de até 12 (doze) horas para desocupação do berço após a requisição de atracação do navio prioritário. Uma vez que a atracação foi concedida condicionada, 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, as despesas decorrentes da desatracação e reatracação serão imputadas ao navio que estava atracado (não prioritário), o qual formalizou o aceite.

§6º O navio que desatraca por iniciativa própria, sem nenhum problema a bordo que impeça sua operação, terá novo horário de chegada a partir do momento que fundeou, caso seja um navio com prioridade, esta será mantida.

§7º O navio que desatraca por iniciativa própria, que contenha problemas a bordo de qualquer natureza que impeçam a operação, devidamente comprovado perante a Autoridade Portuária, por meio de laudo técnico, terá assegurada sua reatracação no mesmo berço, considerando-se sua data e hora de chegada original ao Porto e mediante confirmação que está em condições de operar.

§8º O navio que desatraca por iniciativa própria, que contenha problema a bordo que impeça a operação e venha a optar por atracar em outro berço, terá novo horário de chegada a partir do momento que fundeou.

§9º 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 (*shifting*), arcando com os custos da movimentação desses navios. A aprovação dessa mudança é de competência exclusiva da Autoridade Portuária.

§10. 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.

Art. 9º Fica determinada e normatizada a seguinte ordem 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, ou o que for solicitado, 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 fundeio 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 para atracação na referida instalação, na qual será concedida atracação imediata;

III - O berço 101 disponibilizará, no mínimo, 230 (duzentos e trinta) metros de comprimento e está destinado, com prioridade de atracação, para os navios que efetuarem a operação de carregamento de grânéis sólidos vegetais, utilizando os equipamentos de terra especializados para tal operação (shiploaders), e operações com grânéis 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;

IV - O berço 102 disponibilizará, no mínimo, 200 (duzentos) metros de comprimento e está destinado, com preferência de atracação, para navios de carga a granel de importação;

V - O berço 103 disponibilizará o saldo restante da metragem total do cais acostável dos berços 101, 102 e 103, equivalente a 598 (quinhentos e noventa e oito) metros, 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 normas vigentes. Caso a distância para a manobra do berço 201 esteja abaixo do mínimo determinado nas normas vigentes, 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 chegarem 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 nas normas vigentes, o(s) navio(s) que solicitarem atracação nos berços 300 e 301 ficarão condicionados às manobras do berço 201;

VI - O berço 201 disponibilizará 276 (duzentos e setenta e seis metros) de comprimento para atracação de navios com LOA máximo de 200 metros e boca de 36 metros e será utilizado respeitando a ordem cronológica de chegada dos navios na barra.

Parágrafo único. O navio de carga diversa de granel sólido de importação que por questões técnicas só puder atracar no berço 102, seguirá o seguinte regramento:

- a) Sendo chamado para atracar no berço 201, conforme a ordem cronológica de chegada na barra, mas não podendo fazê-lo por questões técnicas, passará a atracar assim que o navio que estiver operando no berço 102 seja desatracado;
- b) Como o navio chamado não poderá atracar no berço 201, mas somente no berço 102, o berço 201 será oferecido para navios de granel sólido de importação que queiram utilizar este berço, respeitando a ordem cronológica de chegada na barra;
- c) Caso seja possível o shifting do navio que estiver atracado no berço 102 para o berço 201 após determinado tempo de operação, fica a critério do próximo navio de granel sólido de importação na fila custear a referida manobra, na condição de navio beneficiado.

Art. 10. Ressalvadas as hipóteses de prioridade e preferência descritas no artigo nono e seus incisos, os demais navios terão sua atracação concedida conforme ordem cronológica de chegada na barra.

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 as normas vigentes da CPSC. 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.

Art. 12. Para evitar prejuízo à ordem geral de embarcações anunciada para os berços públicos, os navios que solicitarem transferência de atracação para o TESC deverão obrigatoriamente aguardar 7 (sete) dias, contados da data da comunicação da transferência à Autoridade Portuária, antes de serem autorizados a realizar a manobra.

§1º Caso, no momento do anúncio do navio, seu representante opte por apontar como berços de atracação o Porto Público e também o 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.

§4º Quando houver a necessidade de mudança do berço do Porto Público para o TESC, o representante do navio é obrigado a informar tempestivamente à Autoridade Portuária sobre esta mudança, no momento de sua solicitação àquele Terminal. Caberá à Autoridade Portuária efetuar a atualização e divulgação do novo line up, respeitando-se os prazos fixados no art. 12, caput e parágrafos desta Resolução.

§5º Quando das atracções no TESC e considerando a norma vigente 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 Marítimo ou Operador Portuário dos navios.

Capítulo III – Da Produtividade Operacional Mínima (Prancha Mínima)

Art. 13. Independente da aferição da produtividade mínima operacional, o(s) operador(es) portuário(s) responsável(is) pela movimentação de cargas do navio deverão requisitar o maior número possível de ternos para a operação, de maneira a assegurar a prancha mínima exigida para cada tipo de carga, e também melhorar a produtividade da operação, 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. 33, XXIX, da Resolução nº 75-ANTAQ, de 02 de junho de 2022.

§2º O Operador Portuário do navio deverá comunicar à Autoridade Portuária, por via formal (e-mail), antes da atracção, caso o plano do navio não permita cumprir as horas operacionais fixadas, instruindo a comunicação com documentos comprobatórios dos fatos impeditivos ao cumprimento da prancha mínima exigida.

§3º É responsabilidade da Autoridade Portuária manter os equipamentos do Corredor de Exportação em condições operacionais.

Art. 14. Fatores como condições da carga dentro dos porões, tipo de navio não compatível com a carga, características de fabricação do navio, falta de capacidade dos armazéns externos em expedir/recepcionar a carga, ou outras condições que não sejam de responsabilidade da Autoridade Portuária, não serão aceitos para abono de baixa produtividade.

Art. 15. 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 5.000 (cinco mil) 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 big bags/sling bags:

- a) Descarga – 3.000 (três mil) toneladas/dia;
- b) Embarque – 2.000 (duas mil) toneladas/dia.

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

- a) Descarga – 7.500 (sete mil e quinhentas) 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 - 5.000 (cinco mil) toneladas/dia;

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

IX - Navios movimentando produtos siderúrgicos (alumínio):

a) Descarga - 2.000 (duas mil e oitocentas) toneladas/dia;

b) Embarque - 1.500 (um mil e quinhentas) toneladas/dia.

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

a) Descarga – 4.500 (quatro mil e quinhentas) toneladas/dia;

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

XI - Navios movimentando produtos siderúrgicos (perfis, tarugos, vergalhões, fios-máquina, trilho e similares):

a) Descarga – 4.500 (quatro mil e quinhentas) toneladas/dia;

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

XII - Navios movimentando produtos siderúrgicos (tubos):

a) Descarga – 1.200 (um mil e duzentas) toneladas/dia;

b) Embarque – 2.000 (duas mil) toneladas/dia.

XIII - Navios carregando cavaco de madeira: 5.000 (cinco mil) toneladas/dia.

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

XV - Navios carregando farelo (Corredor de Exportação – berço 101): 15.000 (quinze mil) toneladas/dia.

XVI - Navios carregando/d Descarregando óleo vegetal: 13.000 (treze mil) toneladas/dia (berço 101);

XVII - Navios descarregando granel líquido não inflamável: 3.000 (três mil) toneladas/dia.

XVIII - Navios descarregando granel sólido/lasca de mármore: 7.500 (sete mil e quinhentas) toneladas/dia.

XIX - Navios descarregando nitrogenados (ureia): 6.500 (seis mil e quinhentas) toneladas/dia.

XX - Navios descarregando cereais (trigo, cevada e similares): 4.000 (quatro mil) toneladas/dia.

XXI - Navios descarregando fosfatados, potássicos e barrilha: 8.000 (oito mil) toneladas/dia.

XXII - Navios embarcando minério de ferro: 10.000 (dez mil) toneladas/dia.

§1º Caso haja operação envolvendo mais de um tipo de carga, a prancha mínima será calculada mediante proporcionalidade por tipo de carga, conforme exemplo de memória de cálculo previsto no Anexo I desta Resolução.

§2º Em caso de cargas cujas pranchas não estejam previstas neste artigo, caberá à Autoridade Portuária fixar a prancha mínima antes do início da operação.

Capítulo IV - Da Programação dos Navios para Atracação

Art. 16. Na exportação, exceto para as operações de granéis sólidos e líquidos que operarem no berço 101, 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 Os navios programados para operarem no Porto deverão ter seu anúncio formalizado junto à Gerência de Operações da Autoridade Portuária 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.

§2º 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 da Autoridade Portuária.

Art. 17. Na exportação, em operações de granéis sólidos e líquidos, exceto líquidos inflamáveis:

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 regramento específico previsto na presente normativa.

§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 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. 18. Nas operações de 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 100% (cem por cento) da carga liberada pela autoridade aduaneira no momento da atracação, bem como de espaço disponível para seu recebimento.

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. 16 da presente Resolução.

Capítulo V – Da Atracação e da Desatracação

Art. 19. 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. 20. 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. 21. 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. 22. 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, a ser aferida conforme as previsões da EPAGRI/CIRAM, o Operador Portuário poderá solicitar à Autoridade Portuária a análise para não requisição de ternos para a operação no período respectivo. Fica a critério da Autoridade Portuária,

após a análise do line up e planejamento operacional do Porto, a concessão ou não dessa autorização.

§2º 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 requisiute 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. 23. A aferição de produtividade mínima operacional será efetuada a partir da divisão do volume informado da carga pela prancha mínima prevista na presente Resolução.

§1º Caso o navio não conclua a operação de movimentação de cargas dentro do tempo da janela calculada conforme critério do caput deste artigo, será concedido um prazo adicional de até 6 horas para finalização da operação ou preparação da carga para que a embarcação esteja apta a desatracar e navegar.

§2º Será efetuada uma primeira medição de produtividade na metade do tempo projetado para a operação do navio, sendo que neste período (metade tempo projetado de operação), deverá ter sido movimentado pelo menos 40% (quarenta por cento) do volume de carga, considerando-se as características das cargas e suas pranchas. Se o percentual mínimo de movimentação previsto neste parágrafo não for cumprido, o navio deverá desatracar, conforme a mesma sistemática prevista no §1º deste artigo.

§3º Os navios que atracarem e que acumularem 12 (doze) horas consecutivas de inoperância, ressalvadas as hipóteses de paralisação decorrentes de condições meteorológicas impeditivas, interrupção das balanças ou, no caso do berço 101, por falha técnica mecânica/elétrica em equipamentos do Corredor de Exportação, 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. A desatracação deverá ocorrer em até 6 (seis) horas, no período subsequente em que houver a notificação pela Autoridade Portuária.

§4º O descumprimento da produtividade mínima operacional descrita no caput deste artigo ensejará a lavratura de RIP na forma das normas regulatórias de regência da matéria.

§5º Não será computado para fins de cálculo da produtividade mínima operacional, o tempo proporcional das 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. 24. Os navios cuja desatracação for determinada por baixa produtividade operacional somente poderão reatracar no mesmo berço que estavam operando após a conclusão da operação do navio que atracou no seu lugar. Em se considerando uma reincidência no descumprimento da prancha após uma reatracação, o navio ficará sujeito à nova desatracação, podendo reatracar somente após a atracação de dois navios.

§1º Os navios que solicitarem desatracação por iniciativa própria, não tendo concluído suas operações e sem serem notificados por descumprimento de prancha ou horas operacionais, poderão solicitar nova atracação no mesmo berço que estavam atracados, tão logo tenham solucionado os problemas que o impediram de operar, após a conclusão da operação do navio que atracou no seu lugar ou posteriores.

§2º Os navios que solicitarem desatracação por iniciativa própria, não tendo concluído suas operações e sem serem notificados por descumprimento das horas operacionais, poderão solicitar nova atracação em berço diferente, porém sua hora de fundeio passará a ser o horário de chegada, a qual passará a ser seu ETA para fins de ordem de atracação.

Art. 25. 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, negar-se a realizar a manobra alegando quaisquer outros fatos alheios às atividades operacionais do Porto, ressalvados os casos de segurança à navegação ou à embarcação, devidamente atestados pela Autoridade Marítima.

Art. 26. Os Armadores ou seus representantes legais deverão apresentar à administração do Porto 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. 27. 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. 28. Os Armadores ou seus representantes legais deverão solicitar a atracação prioritária ou preferencial 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. 29. 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. 30. 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.

Art. 31. Caso seja chamado para atracação e o representante do navio informe que o mesmo não está apto para atracar e operar, será convocado o próximo navio da fila, por ordem cronológica de chegada.

Parágrafo único. O não atendimento à convocação para atracação 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 75/2022 e nº 3.259/2014 e demais legislação aplicável.

Art. 32. O navio que concluir sua operação de carga e/ou descarga, de acordo com o que estabelecido na presente Resolução, deverá desatracar na primeira oportunidade que tiver após o término da operação, 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. 33. O(s) operador(es) portuário(s) que não cumprirem as pranchas previstas, sem razão justificada, estará(ão) sujeito(s) 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 75/2022, nº 3.259/2014 e na Portaria SEP nº 111/2013.

Capítulo VI – Das Disposições Finais

Art. 34. O navio que não atender aos requisitos operacionais previstos nesta Resolução terá sua atracação condicionada à análise 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. 35. Em casos excepcionais devidamente justificados, sempre com vistas a otimizar o uso racional da infraestrutura portuária, 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. 36. O descumprimento e a inobservância das normas e procedimentos operacionais previstos nesta Resolução caracteriza a infração descrita no art. 33, XXXVII, “e” da Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022 (não cumprir o Regulamento do Porto Organizado), sujeitando o infrator a multa de até R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais).

Art. 37. 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. 38. 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;

IV – As Resoluções nº 29/2022, nº 31/2022, nº 32/2022, nº 38/2022 e nº 64/2024;

V – Demais disposições em contrário.

Art. 39. Esta Resolução entra em vigor na data de sua assinatura, devendo seu extrato ser publicado no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina e seu conteúdo disponibilizado no site da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A. na internet.

Parágrafo único. O direito de atracação preferencial previsto no art. 9º, IV da presente Resolução somente poderá ser exercido após a atracação do último navio que tiver chegado na barra até o dia 07 de abril de 2025.

São Francisco do Sul/SC, data da assinatura.

Cleverton Elias Vieira
Diretor Presidente
(assinado digitalmente)

Guilherme C. de Medeiros
Diretor de Operações e
Logística
(assinado digitalmente)

Lindomar de Souza Dutra
Diretor de Administração e
Finanças
(assinado digitalmente)

ANEXO I

Exemplo de cálculo da prancha quando houver mais de um produto a ser operado com pranchas diferentes

Mercadoria	Peso CE Mercante (t)	% de carga	Prancha (t)	% Prancha (t)
BOBINAS	34.978,190	88,89%	9.000,000	7.999,981
CHAPAS	918,136	2,33%	5.000,000	116,661
FIO MÁQUINA	3.019,260	7,67%	4.500,000	345,273
TUBOS	234,970	0,60%	4.500,000	26,870
BIG BAGS	200,000	0,51%	2.500,000	12,706
	39.150,556	100,00%		
			Prancha mínima (t)	8.488,785
Mercadoria: tipo do produto a ser operado. Peso CE Mercante (t): quantidade a ser operada de cada produto da coluna Mercadoria. % de carga: porcentagem da mercadoria em relação ao total do navio. Prancha (t): quantidade a ser operada no prazo de 24 horas. % Prancha (t): quantidade da prancha a ser executada conforme a porcentagem de carga daquele tipo no navio. Com o resultado da soma das pranchas das mercadorias, ficará demonstrado o valor da prancha a ser executada pelo navio para cumprir sua operação dentro das horas operacionais.				



Assinaturas do documento



Código para verificação: **BP6KA323**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



CLEVERTON ELIAS VIEIRA (CPF: 000.XXX.229-XX) em 07/04/2025 às 14:21:48

Emitido por: "SGP-e", emitido em 26/02/2019 - 11:41:04 e válido até 26/02/2119 - 11:41:04.

(Assinatura do sistema)



LINDOMAR DE SOUZA DUTRA (CPF: 888.XXX.379-XX) em 07/04/2025 às 15:07:32

Emitido por: "SGP-e", emitido em 26/04/2019 - 17:07:51 e válido até 26/04/2119 - 17:07:51.

(Assinatura do sistema)



GUILHERME CUSTÓDIO DE MEDEIROS (CPF: 023.XXX.679-XX) em 07/04/2025 às 15:37:10

Emitido por: "SGP-e", emitido em 07/03/2019 - 12:06:58 e válido até 07/03/2119 - 12:06:58.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/UFNGU18xNjU1OV8wMDAwMDQ3NF80NzRfMjAyM19CUDZLQTMyMw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **PSFS 00000474/2023** e o código **BP6KA323** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.