

RESOLUÇÃO Nº 11/2019

(Revogada pela Resolução nº 38 de 29 de julho de 2022)

Dispõe sobre normas e procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional no âmbito do Porto organizado de São Francisco do Sul.

O Presidente da Administração do Porto Organizado de São Francisco do Sul, no uso de suas atribuições legais previstas no Art. 17, da Lei nº 12.815/2013, e objetivando disciplinar procedimentos, prioridades e preferência de atracação, bem como buscar o aprimoramento da produtividade e celeridade das operações portuárias no âmbito do Porto organizado de São Francisco do Sul,

RESOLVE:

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

1.1 Constitui objeto da presente Resolução o estabelecimento de regras básicas e procedimentos para as prioridades, preferências de atracação nos berços do Porto de São Francisco do Sul e pranchas mínimas que assegurem a máxima produtividade operacional do Porto.

1.2 A utilização do canal de acesso, área de fundeio, Bacia de Manobra e Berços de Atracação pelas embarcações que demandam ao porto será autorizada pela Autoridade Portuária obedecendo as normas estabelecidas pela Autoridade Portuária, Autoridade Marítima e demais órgãos intervenientes nas operações portuárias.

1.3 A autorização 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.

1.4 Para fins desta-Resolução, considera-se:

- a) Prancha mínima: volume de carga, medido na unidade correspondente, conforme a natureza da carga (ex.: tonelada, metro cúbico, container) a que se compromete movimentar um navio, por imposição normativa ou contratual, por determinado período de tempo;
- b) Atracação prioritária: aquela concedida ao navio beneficiado à frente de navios cuja atracação se dá por ordem cronológica de chegada à área de fundeio externa da barra do porto, devendo haver a desatracação de outro navio que esteja ocupando a vaga daquele;
- c) Atracação preferencial: 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;
- d) Atracação condicional: é a atracação concedida a navios não previstos nas atracações imediatas, prioritárias ou preferenciais, autorizadas desde que o navio pretendente solicite atracação condicional por escrito, submetendo-se a desocupar o berço imediatamente, e em tempo hábil, às suas próprias expensas, após a chegada à barra de navio em condições plenas de operação;
- e) Dia de trabalho: período compreendido de 24 (vinte e quatro) horas;
- f) Período de trabalho: tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no horário de operação do porto.
- g) Carga Geral: Toda mercadoria de uma maneira geral embalada, mas que pode vir sem embalagem, solta, num determinado estágio industrial, e que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem (*packed*), citamos amarrado/atado (*wirebound*), bobina/rolo (*bobbin*), caixote aramado (*wirebound box*). Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, peças em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro.
- h) Para efeito legal dessa norma, considera-se as cargas a granel: toda mercadoria sem embalagem; a rodo; em montão; a mistura; desalinhadamente; em montes; carga importada ou exportada solta, sem embalagem.

2. DA PRIORIDADE E PREFERÊNCIA DE ATRACAÇÃO

2.1 Ficam determinados e normatizados nas seguintes ordens abaixo, as prioridades e preferências de atracação de navios, na área do porto organizado de São Francisco do Sul:

2.1.1 Prioridade de atracação para navios da Marinha de Guerra do Brasil, atendendo solicitação da Delegacia da Capitania do Porto de São Francisco do Sul;

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

2.1.3 O berço (101) disponibilizará, no mínimo, 225 (duzentos e vinte cinco) metros de comprimento, e terá prioridade de atracação para os navios que efetuarem a operação de carregamento de graneis sólidos vegetais, que venham a utilizar todos os equipamentos de terra especializados para tal operação (“ship loaders”) e de graneis líquidos vegetais que venham a utilizar sistema de bombeamento;

2.1.4 O berço (102) disponibilizará, no mínimo, 210 (duzentos e dez) metros de comprimento e será utilizado respeitando a ordem cronológica de chegada dos navios, exceto às atracações preferenciais e prioritárias previstas nesta norma.

2.1.5 Navios de carga geral com no máximo dois dias de operação (48 horas), terão preferência de atracação no porto no Berço 102, desde que, a referida preferência seja exercida no máximo 2 (duas) vezes em cada mês, sem exclusividade para armadores e operadores portuários, e terá que ter obrigatoriamente 60% (sessenta por cento) da carga depositada dentro da área primária, bem como cumprir 50% (cinquenta por cento) a mais da prancha prevista nesta norma.

2.1.6 O Berço 201 disponibilizará 276 (duzentos e setenta e seis) metros de comprimento para atracação de navios que vieram a operar com carga geral e graneis de importação.

2.1.7 Navios *full containeres* terão prioridade de atracação nos berços 102 e 103. Os armadores que quiserem utilizar linhas regulares de navios *full container* no porto de São Francisco do Sul, poderá ser formalizado um contrato de *fixed day* com a Autoridade Portuária, caso haja demanda de carga e frequência semanal, por um período não inferior a 12 (doze) meses.

2.1.8 Será facultado ao navio denominado *roll-on/roll-off* 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;

2.1.9 O berço (103) disponibilizará o saldo resultante da metragem total do cais acostável dos berços 101, 102 e 103, deduzido da metragem efetivamente ocupada pelos navios atracados/programados nos berços 101 e 102, de atracação de navios ou barcas para a movimentação de contêiner, carga geral, cabotagem no carregamento e descarga de produtos siderúrgicos e descarga de graneis sólidos e líquidos, que operarem com equipamentos especializados de terra ou com equipamentos de bordo;

2.2 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 Porto de São Francisco do Sul.

2.3 Para as Atracações não Prioritárias, ou preferenciais, o critério para atracação obedecerá à 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 Porto de São Francisco do Sul exigir a cópia da Notícia de Prontidão (N.O.R. – *Notice of Readiness*), folha do diário de bordo;

2.4 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 (N.O.R.);
- 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;
- f) 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 Porto de São Francisco do Sul;
- g) Ocorrendo a chegada de navios com atracação prioritária para os berços (101), (102), (103) e (201), estando estes ocupados com navios não prioritários, a desatracação deste será determinada pela Administração do Porto com tolerância de até 06 (seis) horas para desocupação do berço. As despesas decorrentes da desatracação e reatracação serão imputadas ao navio atracado;
- h) O navio que desatraca por iniciativa própria terá assegurada a sua reatracação, considerando-se sua data e hora de chegada original ao porto.
- i) O navio que optar por atracar no Terminal Santa Catarina (TESC), após ter solicitado inclusão na fila de espera de berços no Porto de São Francisco do Sul, perderá automaticamente sua vez, passando a ser considerado o seu horário de chegada quando desatraca do Terminal Santa Catarina (TESC) e fundear, seja na área interna ou externa da baía da Babitonga.

3. PRODUTIVIDADE OPERACIONAL MÍNIMA

3.1 O Armador deve procurar disponibilizar o maior número de ternos possíveis, de maneira a assegurar a mínima prancha exigida por tipo de carga conforme estabelecido a seguir:

- a) Navios movimentando contêineres (lo-lo ou ro-ro) que possuam guindaste próprio, e que utilize equipamento de terra especializado na movimentação desta faina: 30 (trinta) contêineres navio/hora;
- b) Navios movimentando contêineres (lo-lo ou ro-ro) que não possuam guindaste próprio, mas que utilize equipamento de terra especializado na movimentação desta faina: 24 (vinte e quatro) contêineres navio/hora;
- c) Navios movimentando contêineres (lolo ou ro-ro) e que utilizem exclusivamente equipamento de bordo: 18 (dezoito) contêineres navio/hora;
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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;
- g) 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 (três mil e duzentos cinquenta) toneladas ou metro cúbico/dia o que for maior;
- i) Navios em operação de carga geral 4.000 (quatro mil) toneladas;
- j) Navios carregando milho e soja a granel: 25.000 (vinte e cinco mil) toneladas/dia – corredor de exportação (berço 101);
- k) Navios carregando farelo: 20.000 (vinte mil) toneladas/dia - corredor de exportação (berço 101);
- l) Navios carregando óleo vegetal: 15.000 (quinze mil) toneladas/dia;
- m) Navios descarregando granel sólido: 6.000 (quatro mil) toneladas/dia;
- n) Navios descarregando granel líquido: 2.000 (três mil) toneladas/dia;
- o) Navios movimentando produtos siderúrgicos (chapas de aço) na exportação/importação: na descarga 4.000 (quatro mil) toneladas/dia, e no carregamento 3.000 (três mil) toneladas/dia;
- p) 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;
- q) 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;

3.2 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, conforme item 2;
- b) Relação de carga em até 12 (doze) horas antes da atracação;
- c) Extrato da declaração de despacho, conforme item 2 e da presente Resolução;
- d) Para carga geral e produtos siderúrgicos: 80% da carga fisicamente depositada e liberada nos armazéns da zona primária e/ou nos da retroárea distantes, no máximo, 15 km do porto;
- e) Para contêineres: 80% da carga fisicamente depositada na zona primária, ou em terminais da retroárea distantes, no máximo, 15 km do porto.

● 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 à 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 formalizado até as 16h30min 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 anúnciação 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 primária e/ou nos armazéns da retroárea interligados por correias transportadoras ao corredor de exportação do Porto de São Francisco do Sul.

3.3 NA IMPORTAÇÃO:

- a) Aviso de chegada do navio, conforme item 3 desta Resolução;
- b) Plano de descarga e manifesto de importação;
- c) Relação de cargas perigosas em até 48 horas (quarenta e oito) horas antes da atracação.

4. ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO

4.1 Ficam determinados os seguintes horários para programação de atracação de navios junto a Gerência de Operações:

a) De segunda à sexta feira: das 10h30min às 11:00 hrs e das 16:00 hrs às 16:30 hrs:

b) Sábado: das 10:30 hrs às 11:00 hrs.

4.2 Somente estarão credenciados a participarem da programação junto a Gerência de Operações, os Armadores, Agentes Marítimos e Operadores Portuários, que terão navios a programar nas próximas 48 (quarenta e oito) horas. Caberá a Gerência de Operações entregar a programação definida aos interessados;

4.3 Não terão acesso à sala de programação, quaisquer outras pessoas, que não estejam elencadas no item acima, com exceção daquelas solicitadas pelo Gerente de Operações.

4.4 As atracações somente serão concedidas pela SCPar Porto de São Francisco do Sul para navios que se comprometam a cumprir a prancha estabelecida pela presente Resolução, a trabalhar em todos os períodos consecutivos do horário de trabalho, independentemente da instabilidade climática, utilizando todos os equipamentos de terra disponíveis que, em conjunto com os de bordo (no caso de navios que possuam guindastes), possibilitem o incremento da produtividade operacional.

4.5 Para efeito de aferição da produtividade média (prancha média de carregamento realizada) de navios não full contêineres, será considerada a tonelagem acumulada movimentada pelo navio até o último período de operação anterior ao do cálculo, excluindo-se as paralisações por fatores climáticos, quebra comprovada de equipamentos e motivos de força maior, como por exemplo, mas não apenas, greve, a qual será dividida pelo tempo acumulado de operação decorrido até o último período de operação anterior ao do cálculo. A aferição da produtividade média acumulada será efetuada a cada período de 6 horas de operação.

4.6 Os navios considerados no presente item e que apresentarem 2 períodos consecutivos de produtividade abaixo do mínimo estabelecido no item 4 (*pro rata*), independente do motivo, estarão sujeitos à desatracação caso haja(m) navio(s) em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus de sua desatracação imputado ao(s) navio(s) que não estiver(em) cumprindo sua prancha.

4.7 A atracação de navios de granel sólido de importação e carga geral no berço 101 estará condicionada a chegada e requisição de atracação do navio prioritário (granel exportação). Se porventura o navio de granel sólido importação ou carga geral tiver condições de terminar sua operação antes de desatracar, o porto concederá o período máximo de 12 (doze) horas para desocupação do berço. Não ocorrendo tal circunstância, deverá o mesmo desatracar, por sua conta e risco.

4.8 Os navios que atracarem e que acumularem 6 horas de inoperância, independente do motivo, estarão sujeitos a desatracação caso haja(m) navio(s) em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus de sua desatracação imputado ao(s) navio(s) atracado.

4.9 Para efeito de aferição da produtividade média (prancha média de carregamento realizada) de navios full contêineres, serão considerados o total de unidades acumuladas movimentada pelo navio até o último período de operação anterior ao do cálculo, excluindo-se as paralisações, a qual será dividida pelo tempo acumulado de operação decorrido até o último período de operação anterior ao do cálculo.

4.9.1. As alterações que trata esse item poderão ser por fatores climáticos, quebra comprovada de equipamentos e motivos de força maior, como por exemplo, mas não apenas, greve.

4.9.2. A aferição da produtividade média acumulada será efetuada a cada 24 h de operação.

4.10 Os navios considerados no presente item e que acumularem 6 (seis) horas contínuas de paralisação, estarão sujeitos à desatracação caso haja navio em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com ônus de sua desatracação, imputado ao(s) navio(s) beneficiado(s), se vier a possibilitar a sua entrada antes da janela de atracação ou se o beneficiado for navio sem contrato de janela com a SCPAR Porto de São Francisco do Sul;

4.11 Os navios que não atingirem as pranchas mínimas fixadas estarão sujeitos à desatracação às suas próprias expensas, mantendo sua posição na fila.

4.11.1 Caso haja reincidência no descumprimento de prancha o navio ficará sujeito à nova desatracação passando a ocupar o último lugar da fila.

4.12 Uma vez intimado a desatracar, se o navio se recusar a efetuar a manobra, será imputado automaticamente ao Armador/Afretador, diretamente ou através de seus representantes legais no Brasil, quando for o caso, penalidades pecuniárias e administrativas previstas na legislação portuária vigente.

4.13 Incide na mesma penalidade do item anterior o Armador / Afretador, ou seu correspondente representante legal, quando for o caso, que, notificado pela Autoridade Portuária para efetuar a desatracação de seu navio, se negar a realizar tal manobra, argumentando outros fatos alheios as atividades operacionais do Porto ressalvadas os casos de segurança à navegação ou da embarcação devidamente atestado pela Autoridade Marítima.

4.14 Os navios atracados no Porto de São Francisco do Sul e que não puderem operar com chuvas, poderão ter sua desatracação determinada pela Autoridade Portuária, na ocorrência de instabilidade climática contínua por um período não inferior a 12 (doze) horas, com ônus de sua desatracação imputado ao(s) armador(es) beneficiado(s);

4.14.1 Cessada a instabilidade climática, o navio que cedeu sua atracação a outro, deverá retornar ao berço que estava atracado, em prazo não superior a 12 (doze) horas.

4.15 Os Armadores, ou seus representantes legais deverão apresentar a Administração do Porto os pedidos de atracação em impresso próprio fornecido pela mesma, ou outro que se julgar necessário, podendo ainda, exigir a comprovação da veracidade das informações.

4.16 Caso o navio tenha se beneficiado de atracação prioritária ou preferencial, e seja verificada a inexatidão das informações apresentadas à Autoridade Portuária, o mesmo será penalizado com sua desatracação imediata, passando para o último lugar da fila de espera.

4.17 Os Armadores, ou seus representantes legais deverão solicitar a atracação preferencial ou prioritária de seu agenciado, apto para operar junto a Gerência de Operações, com a antecedência mínima de 24 (vinte quatro horas).

4.18 Os navios, que não estejam formalmente anunciados ou programados com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, até o último dia útil, para atracarem no Porto de São Francisco do Sul, terão sua atracação condicionada à conveniência operacional do porto, excepcionalmente para os navios graneleiros (sólidos e líquidos) a serem operados no corredor de exportação, (berço 101) deverão estar anunciados com cinco dias de antecedência a sua atracação.

4.19 Os navios de carga geral, atracados no berço (103), só poderão ser penalizados com sua desatracação por duas vezes, devendo as despesas decorrentes das fainas ser rateadas entre os navios envolvidos, inclusive o navio penalizado com a desatracação.

4.20 Para atendimento às operações portuárias, os navios atracados, deverão cumprir o horário operacional do porto, que será nos sete dias da semana, e terão os seguintes turnos de trabalho:

- a) Das 07:00 às 13:00 horas;
- b) Das 13:00 às 19:00 horas;
- c) Das 19:00 às 01:00 horas;
- d) Das 01:00 às 07:00 horas.

4.21 O não cumprimento dos horários acima estabelecidos será aplicado às penalidades administrativas e operacionais previstas na legislação pertinente.

4.22 Os navios que concluírem sua operação de carga e descarga, de acordo com o que estabelece as normas de permanência e tráfego do porto, deverão desatracar imediatamente, após notificação da Gerência de Operações, para aguardar ao largo a documentação de despachos das mercadorias (importação/exportação) e/ou conclusão dos serviços de apeação da carga, desde que as condições meteorológicas e de segurança da carga permitam.

4.23 O Operador Portuário de navios beneficiados por atracação prioritária, que não cumprir as pranchas previstas, sem razão justificada, poderá ser penalizado pela SCPAR Porto de São Francisco do Sul, conforme penalidades previstas na Lei nº 12.815/2013 e Portaria SEP nº 111/2013 .

4.24 O navio que não atender os requisitos operacionais previsto nesta Resolução terá sua atracação condicionada à análise da Gerência de Operações, que irá determinar as circunstâncias para sua operação.

4.25 Será facultada atracação condicional ao Armador que não tiver condições operacionais de atingir a prancha estipulada nesta norma, sendo que, neste caso, sua desatracação se dará sem qualquer prejuízo e/ou custo aos demais Armadores que estejam previamente habilitados para tal operação.

4.26 O não cumprimento e observância das normas e procedimentos operacionais previstos nesta Resolução serão imputados ao infrator pela Autoridade Portuária às penalidades pecuniárias e administrativas, previstas na legislação vigente.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SC PARTICIPAÇÕES E PARCERIAS S.A.
SCPAR PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL S.A.



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

Esta Resolução entra em vigência na data de sua publicação, e revoga a Resolução nº 10/2019, e demais disposições em contrário.

São Francisco do Sul, 18 de junho de 2019.


João Batista Furtado
Presidente