

Portaria nº 0XX/2020 - PRE

**APROVA AS REGRAS QUE ESTABELECEM AS
NORMAS PARA ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO DE
NAVIOS NO PORTO DO ITAQUI.**

A EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP, na qualidade de Autoridade Portuária, através de seu Presidente, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos I e V do Art. 19 do Estatuto Social da Empresa, considerando o disposto na Lei nº 12.815/2013 de 05 de junho de 2013, no Decreto nº 8.033/2013, de 27 de junho de 2013, nas Resoluções da ANTAQ, e no Regulamento de Exploração do Porto do Itaqui e Terminais Delegados– REPOITD;

Considerando a Resolução nº 0XX/20XX da DIREX, de XX/20XX que aprovou as Regras que estabelecem as normas de atracação no Porto do Itaqui;

RESOLVE:

**CAPÍTULO I
DO OBJETO**

Art. 1º. Esta Portaria tem por objeto disciplinar e regular o tráfego de navios, os procedimentos de atracação e demais critérios operacionais a serem observados no Porto do Itaqui e nas demais áreas administradas pela EMAP, nos termos da Lei nº 12.815/2013 de 05 de junho de 2013, no Decreto nº 8.033/2013 de 27 de junho de 2013, nas Resoluções da ANTAQ, e no Regulamento de Exploração do Porto do Itaqui e Terminais Delegados – REPOITD.

**CAPÍTULO II
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 2º. Para efeitos desta Norma considerar-se-á:

I. Tipos de Atracação:

- a. **Imediata:** aquela que deve ocorrer imediatamente após a chegada da embarcação ao Porto, independentemente de qualquer outra embarcação que goze de preferência ou de qualquer prioridade de atracação;
 - b. **Preferencial:** aquela em que determinada embarcação tem preferência sobre outras embarcações, independente das embarcações que gozem de prioridade de atracação, por realizar atracação nos berços com aparelhamento especial de cais, por se tratarem de Navios com Escalas Regulares definidas em Portaria da EMAP ou Navios que tenham desatracado por Caso Fortuito, Força Maior ou a pedido da Autoridade Portuária, exceto nos casos do art. 20;
Quando berço estiver disponível, aguarda-se até 12 horas (ou duas marés) para chegada do navio de preferência;
 - c. **Prioritária:** aquela determinada pela legislação, que tem precedência sobre as outras embarcações, independente da ordem cronológica da habilitação para operação no sistema TOS+. A prioridade somente poderá ser aplicada após a completa operação das atracações anteriores;
 - d. **Sequencial:** aquela que deve respeitar a ordem cronológica da data e hora da habilitação para operação no sistema TOS+ das embarcações.
- II. Sistema TOS+: Sistema informatizado de programação e controle das operações no Porto do Itaqui.
 - III. Pedido de Atracação: solicitação formal de atracação de navio realizado no sistema TOS+ por Agente Marítimo credenciado junto à Autoridade Portuária, onde constam todos os dados da embarcação exigidos para o aceite operacional e a data de chegada do navio no Porto;
 - IV. Habilitação para operação: a Autoridade Portuária estará considerando o navio habilitado para operação no Porto do Itaqui quando informadas no sistema TOS+, as seguintes prontidões:
 - a. do navio (NOR);
 - b. do operador portuário;
 - c. dos terminais; e
 - d. prontidão documental que será fornecida pela agência.Após fornecidas todas estas prontidões, será observada a ordem cronológica da data e hora de habilitação dos navios para efeitos de ordem de atracação.
 - V. Aparelhamento especial de cais: instalações e/ou equipamentos fixados em berços específicos e utilizados para operacionalização de determinados tipos de cargas;

- VI. FCFS (*First Come, First Served*): regra que estabelece que o primeiro navio a informar as prontidões necessárias no sistema TOS+ para habilitação da operação será o próximo na fila de atracação, observados, contudo, os requisitos da ordem de atracação da presente Portaria;
- VII. Horas Operacionais: horas estimadas para operacionalização do navio já se expurgando as horas excludentes;
- VIII. Horas Excludentes: horas não úteis para operacionalização do navio, considerando-se para tanto, as intempéries, os problemas com infraestrutura do Porto e/ou aquelas não previstas, mas assim reconhecidas pela Administração do Porto, bem como as previstas em reunião pré-operacional e demais casos descritos no art. 44 desta Portaria;
- IX. Ritmo Normal: trabalho de carregamento e descarga de mercadorias realizados nas embarcações, de acordo com o Plano de Operação aprovado pela Administração Portuária em reunião pré-operacional e com a tabela de produtividade adotada no Porto do Itaqui;
- X. Período: o tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no Porto;
- XI. Janela operacional: Para atracação em janela operacional será informado pela Autoridade Portuária o período de berço disponível para operação, afim de diminuir ociosidade do berço e otimizar fila de navios. Os clientes e operadores portuários que aceitarem a condição de janela operacional estão cientes da desatracação na data previamente definida pela EMAP, independente de horas operacionais e excludentes.
- XII. Janela operacional pré-definida: Janela operacional fixa para navios regulares instituída mediante Portaria da Presidência EMAP.
- XIII. Reunião Pré-operacional: reunião realizada entre a Administração Portuária, Clientes, Operadores Portuários, Agentes do Navio e demais partes envolvidas na operação, que deve ocorrer no mínimo 48 (quarenta e oito) horas antes da operação, com o objetivo de planejar e definir as metas operacionais de cada navio e suas respectivas operações, tendo como base os dados fornecidos à Administração Portuária;
- XIV. NOR - *Notice of Readiness*: aviso de prontidão informando que a embarcação está pronta para a operação de carregamento ou descarga;
- XV. NOA – *Notice of Arrival*: aviso de chegada do navio;
- XVI. LOA - *Lenght of Overall*: comprimento máximo do casco de um navio;
- XVII. Risco comprovado de desabastecimento: registro de controle de estoque que comprove que determinado item de primeira necessidade para a região está se esgotando e que a operação para abastecimento deve ocorrer única e exclusivamente pelo Porto do Itaqui;

- XVIII. Capacidade nominal dos equipamentos: capacidade de cada equipamento (em tonelagem, m³, vazão, tempo, dentre outros) determinada pelo fabricante em manual ou projeto.

CAPÍTULO III DA NOMEAÇÃO E ACEITAÇÃO DOS NAVIOS

Art. 3º. Na nomeação do navio, a Agência deverá informar os seguintes dados:

- I. Nome do navio;
- II. LOA;
- III. Boca;
- IV. DWT;
- V. Calado de entrada;
- VI. Calado de saída;
- VII. Calado aéreo;
- VIII. Pontal;
- IX. Tamanho de lança, se houver;
- X. Ano de Construção do navio;
- XI. Último Porto;
- XII. Próximo Porto; e,
- XIII. Outras informações do *ship particulars*.

Art. 4º. O aceite de navios pelo Porto do Itaqui obedece aos critérios expressos nesta norma.

§1º. Casos excepcionais, ou seja, de navios que não se enquadrem nas características desta norma, deverão ser submetidos à análise prévia da Autoridade Portuária.

§2º. No caso de navios com idade superior a 18 (dezoito) anos, o Armador será informado que o navio estará sujeito à vistoria prévia do *Port State Control* da Capitania dos Portos (CPMA), bem como apresentação dos *Certificate of Entry* no *P&I Club* e *Wreck Removal Clause* à Autoridade Portuária.

§3º. É de responsabilidade do representante legal das embarcações enviar ao órgão de despacho a declaração da vistoria de condição, para os navios graneleiros ou navios de transporte combinado (*ore-oil* ou *ore-bulk-oil*), com idade igual ou superior a 18 (dezoito) anos que efetuarão carregamento de granéis sólidos de peso específico igual ou superior a 1,78 toneladas por metro cúbico;

§4º. No caso de navios para transporte de carga viva, além de atender o §2º, seu Armador deverá apresentar o Certificado de Seguro para Poluição por Carga Viva e só terá sua operação liberada após a vistoria do *Port State Control*.

Art. 5º. A Coordenação de Acesso Aquaviário - COACE efetuará a análise dos dados recebidos na nomeação do navio, retornando aos solicitantes com a aceitação ou não, bem como com as informações de restrições operacionais, caso haja. Neste caso, o Agente deverá confirmar a aceitação da operação com as pranchas operacionais estabelecidas pela Autoridade Portuária, conforme estabelecido na presente Portaria.

CAPÍTULO IV DO PLANO DE AMARRAÇÃO

Art. 6º. O plano de amarração obedece aos critérios expressos no Anexo II.

Parágrafo Único. O plano de amarração é uma sugestão da Autoridade Portuária, visando as melhores práticas da navegação e atracação. Caso o Comandante do navio opte por não seguir as orientações constantes nesta Portaria, o mesmo deverá emitir um documento oficial responsabilizando-se por eventuais sinistros e custos que venham a ocorrer durante a sua estadia no Porto.

CAPÍTULO V DO PEDIDO DE ATRACAÇÃO

Art. 7º. O Agente Marítimo deverá registrar o Pedido de Atracação com todas as informações exigidas pelo Sistema da EMAP em até 72 (setenta e duas) horas de antecedência ao NOA (*Notice of Arrival*), ou conforme demais casos previstos nesta Portaria, designando Operador Portuário pré-qualificado, nos termos do procedimento operacional adotado pelo Porto, ficando responsável pela veracidade das informações inseridas.

§1º O Agente deverá informar no Pedido de Atracação se gostaria de ir para a fila de navios do primeiro berço disponível ou apenas de um berço específico.

§2º Caso opte pela atracação no primeiro berço disponível, para definição dos berços será observada a carga e as condições especiais de atracação prevista nessa norma.

§3º Caso opte pela atracação no primeiro berço disponível e recuse a atracação, passará a contar como habilitação para fila de atracação o dia e horário da recusa.

§4º A critério único e exclusivo da Autoridade Portuária, objetivando o maior aproveitamento da infraestrutura portuária, poderá ser autorizada a atracação em berço diferente ao específico indicado, desde que neste novo berço não tenham navios com habilitação para operação.

Art. 8º. Para exportação é necessário informar no pedido de atracação o operador portuário, terminal e disponibilidade das cargas indicando onde as mesmas estão armazenadas e/ou a origem das mercadorias, previamente ao embarque.

Art. 9º. Para importação é necessária apresentação de disponibilidade de área para armazenagem das cargas a serem descarregadas, inclusive quando fora do Porto do Itaqui.

Art. 10º. Para a concessão da Ordem de Atracação, dentro de cada tipo de atendimento previsto nesta Portaria, serão exigidas as prontidões do navio (NOR), operador portuário, dos terminais e da prontidão documental que será fornecida pela agência. Após todas estas prontidões, a Autoridade Portuária estará considerando o navio habilitado para operação no Porto do Itaqui, observando a ordem cronológica da data e hora de habilitação dos navios. Todas as prontidões precisam estar registradas no Sistema TOS+.

Art. 11º. As Ordens de Atracação serão definidas a partir da data de habilitação do navio no sistema TOS+, podendo a Autoridade Portuária alterá-las nos casos de antecipação de chegadas e/ou atrasos de saídas de embarcações.

§1º. Caso sejam identificadas informações inconsistentes no Pedido de Atracação, à critério da Autoridade Portuária o navio poderá perder sua posição na fila de atracação, retornando somente após a correção dos dados.

§2º. Para navios de granéis sólidos, derivados de petróleo, químicos, contêineres, celulose, GLP, alimentos, tais como arroz, trigo, milho, soja e gêneros alimentícios, o envio do Pedido de Atracação deverá ser feito com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas antes do ETA do navio.

§3º. Para navios de carga geral, carga viva, cargas perigosas e complexas (cargas de projeto), o envio do Pedido de Atracação deverá ser feito com antecedência mínima de 07 (sete) dias do ETA do navio.

§4º. Caso o Agente não envie o Pedido de Atracação dentro do prazo estipulado acima, o ETA do navio, para efeito de ordem na fila, será considerado a data do recebimento do pedido, acrescido do prazo estabelecido para antecedência de entrega do mesmo, quando o berço estiver

ocupado. Caso o berço esteja disponível, será obedecida a ordem cronológica de chegada de embarcações.

Art. 12º. Todas as embarcações que demandarem o Porto do Itaqui serão tratadas isonomicamente, obedecendo à ordem cronológica da data e hora da habilitação no Sistema TOS + e com observância aos tipos de atracação previstos no Capítulo seguinte desta Portaria.

Art. 13º. Somente após atendido o art. 7º, será ratificado o Documento Único Virtual - DUV no Sistema Porto sem Papel.

§1º. Além do DUV ratificado pela Autoridade Portuária, é necessário que a embarcação obtenha as anuências das Autoridades pertinentes no PSP anterior à atracação. Caso não haja fornecimento da anuência de alguma autoridade, deverá haver uma autorização formal desta Autoridade específica.

Art. 14º. As atualizações de dados informados no Pedido de Atracação, ETA, NOA, NOR, bem como regularizações documentais do navio e/ou da carga, deverão ser prestadas pelos Agentes Marítimos, devendo ser realizados até no máximo 24 (vinte e quatro) horas antes da atracação do navio, sendo facultada à Autoridade Portuária prover a devida correção, mantendo os prazos estimados para atracação ou, em caso de incompatibilidade com o requisitado, o navio será reprogramado com base nas novas condições apresentadas.

CAPÍTULO VI

ORDEM DE ATRACAÇÃO

Art. 15º. As atracações obedecerão a seguinte ordem:

- I. Imediata;
- II. Preferencial;
- III. Prioritária; e,
- IV. Sequencial (FCFS).

§ 1º. É prerrogativa e dever da Autoridade Portuária garantir o máximo de aproveitamento da infraestrutura portuária disponível, razão pela qual não deixará berços livres para aguardar navios que tenham condição especial de atracação (prioridade ou preferência), colocando no berço

disponível o próximo navio habilitado da fila, independentemente do volume a ser movimentado, salvo nos casos de atracação imediata ou para garantir janelas de operação previamente definidas.

§ 2º. A carga que detenha preferência ou prioridade nos termos do inciso II e III acima, somente poderá exercer seu direito quando observadas as pranchas mínimas estabelecidas pela Autoridade Portuária.

Art. 16º. Será concedida a modalidade de atracação imediata:

I. Aos navios da Marinha de Guerra, nacional ou estrangeira, conforme solicitação da Capitania dos Portos do Estado do Maranhão, em berço fixado em comum acordo com a Administração do Porto; e,

II. Aos navios comerciais de turismo, com ou sem carga a movimentar, e que conduzam passageiros.

§ 1º. Os navios de turismo, para obter a atracação imediata, deverão solicitá-la com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas em relação à hora da atracação pretendida, salvo situações de emergência.

§ 2º. Na falta de cais ou berço livre para atracação imediata dos navios de turismo, deverá ser efetuada a desatracação de uma embarcação pertencente ao mesmo Armador do navio de turismo. Não existindo uma embarcação de mesmo armador no cais, a escolha recairá sobre outro da mesma Agência. Se também não houver embarcação da mesma agência, será determinada a desatracação do navio que atracou por último, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a do navio a ser atracado.

§ 3º. O procedimento referido no parágrafo anterior, somente acontecerá se o armador da embarcação de turismo, por seu agente ou representante, se comprometer formalmente a pagar as despesas geradas por este procedimento.

§ 4º. Na falta de berço livre para atracação de navio de guerra, será determinada a desatracação do navio que atracou por último, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a do navio a ser atracado.

Art. 17º. A atracação preferencial somente será observada para Navios de Escalas Regulares com Janelas Operacionais pré-definidas, para navios que desatracuem por caso fortuito, força maior ou a pedido da Autoridade Portuária, ou quando prevista em contrato firmado com a Autoridade Portuária, exceto nos casos previstos no art. 20º.

§ 1º. Em havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, prevalecerá a data e hora da habilitação para operação informada no TOS +, atendendo às normas previstas no procedimento de atracação da Autoridade Portuária.

§ 2º. A Autoridade Portuária se reserva ao direito de, para fins de otimização da janela de atracação e de fila de espera, prorrogar em até 48 (quarenta e oito) horas a atracação de navio de preferência.

§ 3º Os navios que optem por atracar antes de uma Janela Operacional pré-definida, deverão desatracar com a chegada do navio previsto para a referida janela, arcando com os custos das suas manobras.

§ 4º Os navios que atracarem antes de uma Janela Operacional pré-definida, para garantir melhor aproveitamento da infraestrutura portuária disponível terão sua data de habilitação inicial preservada, desde que não tenham encerrado as horas operacionais concedidas para conclusão da operação do navio.

Art. 18º. Será concedida atracação prioritária:

- I. Em caso de risco comprovado de desabastecimento dos itens de primeira necessidade da população da região;
- II. Aos navios que venham a movimentar cargas por meio de aparelhamento especial de cais;
- III. Por determinação contratual, desta norma ou legal;

Art. 19º. Em não ocorrendo nenhuma das situações previstas nos artigos anteriores, a atracação será realizada de acordo com a ordem sequencial (FCFS) da data de habilitação no sistema TOS+.

Art. 20º. Os navios que não realizarem as operações no período estabelecido na Ata pré-operacional ou não cumprirem as pranchas estabelecidas nesta Norma estarão sujeitos a desatracar na próxima janela de manobras e deverão retornar para a fila de espera, como se estivesse habilitado para operação no Porto no momento da desatracação.

§ 1º. A aprovação de horas excedentes para a realização da operação de que trata este artigo e/ou eventual reposicionamento do navio para fins de aproveitamento da atracação está condicionada a solicitação formal pelo cliente das horas excedentes necessárias, antes do encerramento da horas operacionais concedidas, por e-mail ou em reunião de alinhamento entre a EMAP, Cliente e seu Operador Portuário.

§ 2º. A aprovação que trata o § 1º, obedecerá o seguinte critério:

Gerente de Operações ou Logística – até 12 horas operacionais

Diretor de Operações – acima de 12 horas operacionais.

§ 3º. As aprovações da Autoridade Portuária deverão ser precedidas de análise técnica operacional e impactos nos demais clientes.

§ 4º A critério da Autoridade Portuária poderá ser autorizada a permanência no berço para conclusão da operação fora das horas operacionais concedidas, caso o cliente do navio obtenha anuência por escrito de todos os demais clientes dos navios que já tiverem habilitados para operar, que sejam impactados pela concessão das horas adicionais.

§ 5º. Se na realização da desatracação for verificada a falta de iniciativa do Armador ou do cliente, a Administração do Porto poderá determinar a desatracação a ser custeada pelo armador ou cliente.

§ 6º. Os custos relativos as horas excedentes entre a comunicação da ordem de desatracação até a efetiva movimentação do navio sofrerão um acréscimo de 100% das tarifas devida pela embarcação.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DOS BERÇOS

Art. 21º. Berço 100: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação;
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% da carga na retro área ou armazenada a 15 km do Porto;
e
- III. Sequencial (FCFS).

Art. 22º. Berço 101: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação;
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% da carga na retro área ou armazenada a 15 km do Porto;
e
- III. Sequencial (FCFS).

Art. 23°. Berço 102: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Janela Operacional pré-definida para Navios com Escala Regular determinada mediante Portaria da presidência da EMAP
- II. Para navios que tragam cargas especiais de projeto, que por conta de suas características, não venham a ser armazenadas na área alfandegada do Porto, exigindo um alinhamento cronológico do desembarque portuário e da movimentação rodoviária e/ou ferroviária, com autorização de outros órgãos anuentes, para viabilizar sua logística; e
- III. Sequencial (FCFS).

Art. 24°. Berço 103: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação.
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% da carga na retro área ou armazenada a 15 km do Porto; e
- III. Sequencial (FCFS).

Parágrafo Único – Considera-se carregadores/descarregadores de navios e linhas ferroviárias como aparelhamento especial de cais.

Art. 25°. Berço 104: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. GLP;
- II. Navios de transbordo de carga, desde que não ocorra descontinuidade operacional por mais de uma janela de maré, em função da espera do navio principal ou receptor;
- III. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% da carga na retro área ou armazenada a 15 km do Porto; e
- IV. Sequencial (FCFS).

Art. 26°. Berços 105: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação.
- II. Sequencial (FCFS).

Art. 27°. Berço 106: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios de transbordo de carga, desde que não ocorra descontinuidade operacional por mais de uma janela de maré, em função da espera do navio principal ou receptor.
- II. Sequencial (FCFS).

Art. 28°. Berço 108: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios de transbordo de carga, desde que não ocorra descontinuidade operacional por mais de uma janela de maré, em função da espera do navio principal ou receptor.; e
- II. Sequencial (FCFS).

CAPÍTULO VIII DO ACEITE DA OPERAÇÃO

Art. 29°. O Agente Marítimo deverá preencher o Pedido de Atracação no sistema TOS+ e anexar a documentação abaixo conforme o tipo de operação, anterior a atracação do navio:

- I. Stowage Plan e/ou Plano de Carga / Descarga;
- II. *Packing List*;
- III. BL's;
- IV. DUE's;
- V. FISPQ, quando aplicável;
- VI. Certificados dos equipamentos de bordo, caso sejam utilizados na operação; e,
- VII. Autorização de Afretamento – AA ou Certificado de Autorização de Afretamento - CAA, para casos aplicáveis conforme regras de Navegação de Cabotagem para navios de bandeira estrangeira no território brasileiro, estabelecidas pela ANTAQ.
- VIII. Volume de carga por cliente, informando a origem ou destino de sua área de armazenagem.

Art. 30°. Na aceitação da operação serão observados os seguintes pontos:

- I – Se os equipamentos de bordo estão com os certificados devidamente vigentes à época da estadia do navio no Porto;
- II – Se a operação está de acordo com os procedimentos operacionais, ambientais e de segurança do trabalho na EMAP; e,
- III – Se os Operadores Portuários estão devidamente pré-qualificados, credenciados conforme Procedimento PC-57 e em situação regular perante a Autoridade Portuária. E ainda, se o operador

portuário está devidamente credenciado e indicado no sistema SISCOMEX CARGA, anterior ao início da operação.

IV – Prontidão dos Terminais ou área de armazenagem para embarque/desembarque das cargas

V - Efetivação das anuências para operação no sistema PSP – Porto sem Papel, anterior ao início da operação.

VI - Escala de viagem no sistema SISCOMEX CARGA sem pendência de bloqueio para atracação.

Art. 31°. Será agendada, pela COPLA, a reunião pré-operacional com todos os envolvidos na operação, onde serão tratados os detalhes operacionais, de segurança e meio ambiente, a verificação da situação documental da carga, bem como o plano de contingência, quando necessário para a operação, definindo as responsabilidades de cada interveniente na operação, firmadas através de ata de reunião, devidamente assinada pelos participantes.

Art. 32°. A nomeação do Operador Portuário deverá ser efetuada até 72 (setenta e duas) horas antes da atracação do navio, respeitando-se os critérios da Autoridade Portuária. É de responsabilidade do operador portuário, nos casos em que não houver integração de sistemas em tempo real, informar a quantidade de carga movimentada via Sistema Tos+ até uma hora após o término de cada turno.

Art. 33°. Cabe à Autoridade Portuária autorizar a atracação, a desatracação, o fundeio e a marcação de manobras na área do Porto, ouvidas as demais autoridades competentes.

§1º Havendo demanda de manobras de atracação e ou desatracação superior à capacidade de execução, serão autorizadas as manobras na seguinte sequência:

- I. Atracação e desatracação de navios que estiverem operando em janelas operacionais
- II. Atracação de navios que realizam transbordo
- III. Sequencial (conforme ordem de habilitação para operação ou de conclusão das operações)

Art. 34°. É responsabilidade da Agência informar atualizações ou mudanças de status, nos casos de pendências ou falta de liberação da documentação da carga, falta de espaço para armazenagem ou falta de condições operacionais do navio, do terminal ou das estruturas de operações. Devendo a Agência, ou Armador, confirmar a habilitação do navio (via sistema TOS +) para atracação

junto à Autoridade Portuária até no máximo 12 (doze) horas antes da previsão de Prático à Bordo para atracação do navio – POB, caso contrário será chamado o próximo navio da fila e assim prosseguirá até que a sua habilitação para operação esteja registrada no sistema TOS+.

Art. 35°. Nos casos de liberação parcial da carga, o navio poderá atracar, desde que o cliente se responsabilize formalmente pela continuidade da operação até a liberação total da mesma, sob pena de desatracação do navio.

Art. 36°. A atracação de navios para carregamento será autorizada mediante prontidão de pelo menos 70% (setenta por cento) da carga armazenada dentro ou próximo ao Porto Organizado do Itaqui.

Art. 37°. Para as atracações prioritárias ou preferenciais serão requeridas garantias de desempenho médias, no mínimo iguais ou superiores a 60% (sessenta por cento) da capacidade nominal do aparelhamento, conforme produtividade estipulada nesta norma de atracação ou cláusula contratual pactuada com a Autoridade Portuária.

Parágrafo único. Caso sejam registradas 02 (duas) operações seguidas sem atingir a performance mínima acima requerida, para o navio seguinte, o embarcador poderá perder a condição de atracação preferencial ou prioritária.

Art. 38°. Aos navios em operação com carga/descarga será permitida variação de carga de movimentação até o limite de 10% da carga declarada/programada para descarga ou carregamento informado no pedido de atracação, não sendo possível sua retificação durante a operação.

Art. 39°. Caso o navio tenha sido beneficiado com atracação prioritária, em função de risco comprovado de desabastecimento, e não seja comprovada a veracidade das informações fornecidas, o mesmo deverá desatracar imediatamente, passando a considerar como ETA a data de desatracação, cabendo às empresas responsáveis pelas informações assumirem as despesas incorridas pelas partes preteridas.

Art. 40°. Para embarcações offshore, rebocadores, lanchas de apoio marítimo, realização de abastecimentos, ou quaisquer outras embarcações que não irão realizar movimentação de carga somente serão concedidas acostagens, mediante autorização e tempo estipulado pela Autoridade

Portuária, desde que em faixa de cais compatível com a configuração da embarcação, e que não causem danos ao cais e/ou embarcação.

§1º Quando o abastecimento necessitar a utilização integral de um berço, o navio deverá seguir os mesmos procedimentos para atracação de um navio de carga, estando sujeito às regras de atracação previstas nesta Norma.

CAPÍTULO IX DAS PRANCHAS OPERACIONAIS

Art. 41º. As pranchas operacionais estão definidas em sistema mecanizado ou não mecanizado, de carregamento e descarregamento, de acordo com os produtos, nos termos do Anexo III desta Portaria.

Parágrafo único. As operações com 03 (três) ternos estão condicionadas à análise e validação pelo setor de Operações, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente da EMAP.

CAPÍTULO X DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Art. 42º. Serão contabilizadas paralisações operacionais pela Gerência de Operações - GEOPE da Autoridade Portuária ao final de cada turno de trabalho, e confirmadas através dos *tallys* de conferência do OGMO/Operador Portuário.

Parágrafo único. Caso haja divergências das anotações de paralisações, a Coordenação de Operações – COOPE deverá acionar as partes envolvidas e fazer as devidas correções de forma consensual.

Art. 43º. Para o cálculo do tempo de estadia do navio considera-se o período de tempo compreendido entre a amarração do último cabo na atracação até a retirada do último cabo de desatracação.

Art. 44º. Para cálculo de horas operacionais, considera-se tempo operacional o período de 24 (vinte e quatro) horas.

§1º Para o início da contagem das horas operacionais, será considerada a data e hora da liberação pelas autoridades anuentes.

§2º Para os casos onde a liberação das autoridades anuentes ocorra a três horas ou menos do próximo turno do OGMO, será considerada como início das horas operacionais a hora de início do próximo turno.

§3º. Serão excluídas do cálculo de horas operacionais do navio, as paradas operacionais decorrentes de:

- I. Intempéries;
- II. Greves de órgãos governamentais ou de categorias de trabalhadores diretamente relacionados e envolvidos nas atividades portuárias; e,
- III. Outras paralisações motivadas por problemas de infraestrutura de responsabilidade da Autoridade Portuária.
- IV. Impedimentos motivados por bloqueios de acesso à área primária que causem paralisações nas operações do navio, desde que validados pela Autoridade Portuária.

Art. 45º. A Administração Portuária não se obriga a permitir a continuidade da operação de carga ou descarga, quando:

- I. Houver volumes adicionais que não tenham sido manifestados no SISCOMEX Carga e/ou no pedido de atracação;
- II. Houver ausência de espaço nos terminais inviabilizando parcial ou totalmente a operação do navio;
- III. Apresentar rendimento incompatível com o tempo de permanência previsto para a operação do navio, caso seja motivado pelo Cliente, Operador, Transportador ou Armador; e,
- IV. Caso as horas operacionais estejam expiradas e a operação não tiver sido concluída e haja navios já fundeados aguardando atracação no berço.

Art. 46º. Dependendo da necessidade operacional, a Autoridade Portuária poderá solicitar o *shifting* sobre cabos dos navios atracados nos berços sob sua responsabilidade sem ônus para a mesma e o tempo deverá ser expurgado das horas operacionais.

§1º. Caso haja negativa da embarcação para a operação de *shifting* sobre cabos e havendo solicitação de práticos e rebocadores, estes custos serão de responsabilidade do Armador.

§2º. O navio que necessitar, durante sua estadia no Porto, realizar *shifting* sobre cabos, deverá estar em conformidade com o procedimento de atracação da EMAP.

Art. 47°. O navio que não iniciar ou paralisar sua operação no prazo máximo de 12 (doze) horas, motivado pelo Operador, Cliente ou Armador, sem as devidas justificativas, estará sujeito à desatracação e sua nova data de habilitação para operação será considerada a data de desatracação.

Parágrafo Único. O navio estará sujeito a notificação e pagamento da tarifa e penalidades estabelecidas pelas tarifas portuárias.

Art. 48°. A operação de carga e descarga em um mesmo navio só será considerada se for informada em um único Pedido de Atracação, desde que respeitados os prazos para emissão do Pedido e não haja descontinuidade operacional durante a transição das operações.

Parágrafo único. Durante a atracação não será permitida a alteração do Pedido para a inclusão de uma nova operação, sendo obrigatória a emissão de um novo Pedido de atracação, neste caso o navio deverá desatracar e a habilitação será considerada a data da sua desatracação.

Art. 49°. O navio que não atingir o desempenho estabelecido dentro dos parâmetros definidos pela Autoridade Portuária, ou que não estiver com sua operação em conformidade com normas de Saúde, Segurança do Trabalho, Qualidade e Meio Ambiente, após atingir 50% (cinquenta por cento) das horas operacionais, estará sujeito à desatracação, sendo considerada a nova data de habilitação a data e horário da desatracação do mesmo, fazendo valer as regras estabelecidas nesta Portaria.

Parágrafo único. A reatracação estará condicionada à disponibilidade de berço compatível com seu LOA, calado, saldo de carga e garantias de correção do fato gerador de sua desatracação, quando esta inviabilizar o reinício da operação.

Art. 50°. A ordem de chegada dos navios será apurada por meio dos registros do Posto de Controle, subordinado à Capitania dos Portos - CPMA, a quem os navios ficam obrigados a chamar na chegada, ou seja, no momento do fundeio.

§1°. A área de realização das operações de carga ou descarga é designada pela Autoridade Portuária.

§2°. O tempo de espera do navio somente começará a ser contabilizado a partir da habilitação no sistema TOS +, desde que todas as demais condições operacionais, como área para armazenamento da carga, operador portuário definido, prontidão de carga e documentações legais e demais questões logísticas, sejam atendidas.

Art. 51°. Após a habilitação para operação, o Operador Portuário, Transportador, Cliente e demais envolvidos na operação devem estar aptos a prover a logística necessária à operação do navio, inclusive caso haja antecipação de atracação, mediante aviso prévio da EMAP, em decorrência de imprevistos ou por necessidade de ajuste na programação.

Art.52°. As eventuais trocas de navios de um mesmo Cliente em berço já programado somente serão autorizadas se o navio que ocupar a vez estiver em iguais condições de performance, e igual ou menor quantidade de carga do navio preterido (*by pass*), e este ocupará a vez do navio que o substituiu.

Art. 53°. É de responsabilidade do Comandante do navio ou de seu preposto as eventuais avarias ou danos causados às instalações portuárias (boias de sinalização náutica, defensas, cabeços, unidades de amarração etc.), durante as manobras de atracação e desatracação sob seu comando, bem como eventos ocorridos com a sua tripulação.

CAPÍTULO XI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 54°. Durante as operações, bem como ao final destas, o Operador Portuário deverá manter e entregar as áreas utilizadas para suas operações em perfeitas condições de higiene e limpeza, cabendo a este a reponsabilidade das providências necessárias a manutenção.

§1° Para efeito deste artigo, entendem-se áreas de operação como o trecho de cais utilizado pelo navio, outras áreas de apoio (estacionamento de guindaste, máquinas e equipamentos), áreas e vias de acesso por onde transitaram as mercadorias, bem como áreas adjacentes contaminadas pelas suas operações.

§2° Para efeito deste artigo, entendem-se perfeitas condições de limpeza e higienização a execução dos serviços de limpeza, varrições, remoção de poeira, detritos sólidos e líquidos, graxa, óleos, resto de madeiras, sacarias, papeis e papelões inservíveis, raspagem, lavagem e higienização.

§3° A não observância do presente artigo sujeitará os Operadores a notificação a aplicação das sanções previstas pelo normativo do Porto, ANTAQ e demais órgãos intervenientes, sem prejuízo do repasse dos custos advindos da reparação da falta.

Art. 55°. Para situações que não tiverem sido previstas por esta norma, prevalecerá o entendimento da Autoridade Portuária, podendo as decisões serem questionadas a diretoria da EMAP, sem prejuízo a apresentação de questionamento junto a ANTAQ.

Art. 56°. Em casos de Caso Fortuito ou Força Maior, como pandemias, desastres naturais, entre outros, esta norma poderá ser flexibilizada desde que de forma justificada, com preservação do princípio da isonomia.

Art. 57°. Fica resguardado o direito da Autoridade Portuária de avaliar e autorizar interdição de berços em razão de execução de obras, serviços, batimetrias, dragagens ou programas de manutenção, à medida que se fizerem necessárias. Inclusive permitindo a transferência de prioridades e preferências dos berços que sofrerem a interdição.

Art. 58°. Ficam revogadas todas as normas anteriores ou contrárias à esta Portaria.

Art. 59°. Ficam resguardados, durante a vigência dos seus contratos, os direitos de clientes que possuem prioridade e/ou preferência de atracação, previstos em contrato firmados anteriormente à aprovação desta Portaria.

Parágrafo Único. Aos contratos com cláusula de prioridade e/ou preferência referenciados nesse artigo aplicam-se, contudo, todas as regras e efeitos da presente Portaria.

Dê-se ciência, publique-se e cumpra-se.

São Luís - MA, XX de XXXXXXXX de 2020.

Eduardo de Carvalho Lago Filho
Presidente da EMAP

ANEXO I

Características de Projeto dos Berços

Berço	Comprimento do Berço (M)	Profundidade (M)	Calado Máximo E/S (M)	LOA Máximo (M)	Boca Máxima (M)	Calado Aéreo Máximo (M)	DWT (Ton)	Tipo de Navio Padrão	Capac. Guindaste (min em Ton)	Idade Máxima (Anos)
100	320	15,00	14,5	240	40	Ilimitado	100.000	GSM, GS, CG	25	18*
101	223	12,00	11,5	200	40	25	80.000	GSM, GS, CG	25	18*
102	223	12,00	11,5	200	40	Ilimitado	80.000	GS, GL, GLP, CNTR, CG	25	18*
103	270	15,00	14,5	229	40	28	100.000	GSM, GS, CG, GL	25	18*
104	200	13,00	12,5	183	40	Ilimitado	80.000	GL, GS, CG, GLP	25	18*
105	280	18,00	17,5	229	45	18	150.000	GS, GSM, GL	25	18*
106	340	19,00	18,5	280	50	Ilimitado	155.000	GL	N/A	18*
108	299	15,00	14,50	245	40	Ilimitado	91.600	GL	N/A	18*

(CG) Carga Geral: Celulose, Trilho, Carga de Projeto, Maquinários Industriais, Carga Viva, Carga Paletizada. / (CNTR) Contêiner / (GL) Granel Líquido: Derivado de Petróleo, Etanol, Soda Cáustica. (GLP) Gás liquefeito de Petróleo

(GS) Granéis Sólidos: Fertilizantes, Trigo, Arroz, Insumos de Cimento, Calcário, Coque, Antracita, Ferro Gusa, Manganês.

(GSM) Granéis Sólidos Mecanizados: Minério de Ferro, Carvão, Soja, Milho, Farelo de Soja, Concentrado de Cobre, Fertilizantes.

ANEXO II

PLANO DE AMARRAÇÃO

Berços	LOA ≤ 150 m DWT ≤ 20.000 Ton	LOA > 150 m ≤ 190 m DWT ≤ 40.000 Ton	LOA > 190 m DWT > 40.000 Ton	Navios GLP	Navios Contêiner es LOA ≤ 150 m DWT ≤ 20.000 Ton	Navios Contêineres LOA > 150 m ≤ 190 m DWT > 20.000 ≤ 40.000 Ton	Navios Contêineres LOA > 190 m DWT > 40.000 Ton
100	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 2	-	-	-	-
101	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 2	-	-	-	-
102	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 2	3 - 2 - 2	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 2
103	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 3	-	-	-	-
104	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 2	-	-	-	-
105	3 - 1 - 1	3 - 2 - 2	4 - 2 - 2	-	-	-	-
106		3 - 2 - 2	4 - 3 - 2	-	-	-	-
108	3 - 2 - 2						

ANEXO III

Granéis Sólidos Sistema Mecanizado (Em Ton/Hora)

Produtos	Berço 100	Berço 101	Berço 103	Berço 105
Carvão Mineral	-	458	-	-
Soja / Milho	1.183	-	1.183	1.183
Farelo de Soja	667	-	667	667
Ferro Gusa	-	-	-	1.058
Concentrado de Cobre	-	-	-	708
Manganês	-	-	-	708
Fertilizantes	-	377	-	-

Granéis Sólidos Sistema Não Mecanizado - Ton/Hora

Produtos	2 Ternos	1 Terno
Fertilizantes	300	200
Uréia / Bentonita	188	125
Clínquer / Calcário	292	204
Carvão Mineral / Antracita	375	262
Escória	188	125
Trigo e Arroz	229	152
Demais Granéis Sólidos Não Mecanizados	229	152
Ferro Gusa	542	400
Manganês	450	280

Carga Geral - Ton/Dia

Produtos	2 Ternos	1 Terno
Celulose (guindaste)	12.000	8.000
Celulose (ponte rolante)	14.000	9.000
Trilhos	2.376	1.560
Carga Paletizada	3.000	1.800
Carga Viva	N/A	2.500 cabeças/dia
Contêineres	20 TEUS/h	15 TEUS/h

Obs.: Cargas de Projeto e Granéis Líquidos estão condicionados à performance do navio, infraestrutura e validação da Autoridade Portuária.

Obs.2: Para Navios que atraquem no Berço 104 em função da manobrabilidade, será dado um desconto de 18% sobre as pranchas mínimas estabelecidas.

Obs.3: Só serão autorizadas operações de 01 (um) Terno quando apresentar risco de segurança operacional, ou se o navio possuir toda a carga somente em um porão.