

PORTO ORGANIZADO DO ITAQUI

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA - EMAP

**NORMA PARA ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO DE NAVIOS
NO PORTO ORGANIZADO DO ITAQUI**

São Luís

2025

**NORMA PARA ATRACÃO E
DESATRACÃO DE NAVIOS NO
PORTO ORGANIZADO 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. 24 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 – REPOIDT, aprovado na DIREX de 23 de junho de 2022;

Considerando a Resolução nº 0XX/20XX da DIREX, de XX/;

RESOLVE:

Aprovar a atualização das regras que estabelecem as normas para atracação e desatracação de navios no porto organizado do Itaqui, em substituição a NORMA DE ATRACAÇÃO VIGENTE publicada em 01/10/2023.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 - DO OBJETO.....	05
CAPÍTULO 2 – DEFINIÇÕES.....	06
CAPÍTULO 3 - DAS CARACTERÍSTICAS DOS BERÇOS E DO ACEITE DOS NAVIOS.....	12
CAPÍTULO 4 - DO PLANO DE AMARRAÇÃO.....	14
CAPÍTULO 5 - DO PEDIDO DE ATRACAÇÃO.....	16
CAPÍTULO 6 - DO ACEITE DA OPERAÇÃO.....	20
CAPÍTULO 7 - DA ORDEM DE ATRACAÇÃO.....	23
CAPÍTULO 8 - DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DOS BERÇOS.....	27
CAPÍTULO 9 - DAS PRANCHAS OPERACIONAIS.....	34
CAPÍTULO 10 - DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS.....	37
CAPÍTULO 11 - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS.....	44

CAPÍTULO 1

DO OBJETO

1.1. 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 – REPOIDT, aprovado na DIREX de 23 de junho de 2022.

CAPÍTULO 2

DEFINIÇÕES

2.1. Atracação Imediata.

É aquela que deve ocorrer imediatamente após a chegada da embarcação ao Porto, antecedendo qualquer outra embarcação que goze de preferência de atracação ou por ordem de chegada.

2.2. Atracação Preferencial.

É aquela em que determinada embarcação tem preferência sobre outras embarcações, com base em contratos celebrados junto a Autoridade Portuária, navios que irão utilizar aparelhamento especial de cais, que tragam carga de projeto para o Maranhão, navios de linhas regulares conforme determinado em Portaria da EMAP, navios que tenham desatracado por caso fortuito, força maior ou a pedido da autoridade portuária, exceto nos casos do item 10.7, navios que pela legislação gozam de precedência sobre as outras embarcações ou em caso de interesse público, desde que devidamente justificado e aprovado pela Autoridade Portuária através de processo administrativo; A preferência garante que o navio passe a frente dos demais que não possuem preferências, porém não desatraca navios que estão em operação, seja por horas operacionais ou janelas operacionais.

2.3. Atracação Ordinária

É aquela embarcação que terá ordem de atendimento acima da fila sequencial, porém abaixo dos navios que possuem preferência. O Ordenamento garante que o navio passe a frente dos demais que não possuem preferências, porém não desatraca navios que estão em operação, seja por horas operacionais ou janelas operacionais.

2.4. Atracação Sequencial

É aquela que deve respeitar a ordem cronológica da data e hora do NOR das embarcações registrado no Sistema informatizado de programação e controle das operações.

2.5 Atracação Condicional

É aquela realizada em JANELA OPERACIONAL, seja com data/hora definida para desatracação ou com horas operacionais previamente definidas. O navio deverá ser informado previamente pela Autoridade Portuária acerca da condição de atracação e não poderá receber horas operacionais superiores àqueles totais conforme as pranchas estabelecidas nesta norma.

2.6. Sistema informatizado de programação e controle das operações

Sistema informatizado de programação e controle das operações no Porto do Itaqui.

2.7. Pedido de Atracação

Solicitação formal de atracação de navio realizado no Sistema informatizado de programação e controle das operações 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.

2.8. Aparelhamento especial de cais

Instalações e/ou equipamentos fixados em berços específicos e utilizados para operacionalização de determinados tipos de cargas.

2.9. FCFS (First Come, First Served)

Regra que estabelece que a ordem de atracação deverá obedecer a ordem de NOR emitidos, observando os requisitos da ordem de atracação da presente norma.

2.10. Horas Operacionais

Horas concedidas pela Autoridade Portuária utilizando as pranchas pré-estabelecidas nesta norma para operacionalização do navio já se expurgando as horas excludentes.

2.11. 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 acordo pré-operacional e demais casos descritos no item 10.4 desta Portaria;

2.12. Ritmo Normal

Operações de carga e descarga de mercadorias realizados nas embarcações, de acordo com o Plano de Operação aprovado pela Administração Portuária em planejamento pré-operacional e com a tabela de produtividade adotada no Porto do Itaqui.

2.13. Período

O tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no Porto.

2.14. Janela operacional

Para atracação em janela operacional, será informado pela Autoridade Portuária o período de berço disponível para operação ou quantidade de horas operacionais limitadas, a fim de diminuir ociosidade do berço e otimizar fila de navios. Os clientes (armadores, exportadores, importadores), agências marítimas e operadores portuários que aceitarem a condição de janela operacional estão cientes da desatracação na data previamente definida pela EMAP ou ao final das horas operacionais fornecidas. As janelas operacionais podem ser ofertadas independente da situação e sua oferta poderá ser limitada mediante a condição da janela e dos navios afim de garantir principalmente otimização do cais, redução da fila de navios e manutenção dos contratos vigentes celebrados com a Autoridade Portuária.

2.15. Janela operacional pré-definida

Janela operacional fixa para navios regulares instituída mediante Portaria específica da EMAP.

2.16. Acordo Pré-operacional ou Planejamento Operacional.

Contrato Pré-Operacional realizado entre a Administração Portuária, Operadores Portuários, Agentes do Navio e demais partes envolvidas na operação, que deve ocorrer antes da atracação do navio, com o objetivo de planejar e definir as metas operacionais de cada navio e suas respectivas regras de operações, tendo como base os dados fornecidos à Administração Portuária.

2.17. ETA - Estimated Time Arrival

Estimativa de Chegada da embarcação ao porto.

2.18. ETD - Estimated Time of Departure

Estimativa de Partida da embarcação do porto.

2.19. NOR - Notice of Readiness

Aviso de prontidão emitido pelo navio/armador informando que a embarcação está pronta para a operação de carregamento ou descarga.

2.20. NOA – Notice of Arrival

Aviso de chegada do navio.

2.21. LOA - Length of Overall

Comprimento máximo do casco de um navio.

2.22. Risco comprovado de desabastecimento

Registro de controle de estoque regional que comprove que determinado item de primeira necessidade para a região ou utilizado na prestação de serviço de utilidade pública está se esgotando através manifestação expressa de órgão competente e que a operação para abastecimento deve ocorrer única e exclusivamente pelo Porto do Itaqui. O risco comprovado de abastecimento somente poderá ser comprovado mediante análise jurídica e parecer da Autoridade Portuária.

2.23. Capacidade nominal dos equipamentos

Capacidade de cada equipamento (em tonelagem, m³, vazão, tempo, dentre outros) determinada pelo fabricante em manual, projeto ou estudo de engenharia aprovado pela autoridade portuária.

2.24. BY PASS

Situação em que o navio opta por permanecer na fila de atracação mesmo sendo o próximo conforme ordem de atracação, abrindo oportunidade para o(s) próximo(s) navio(s) habilitado(s) para operar, todavia, mantendo sua posição na fila.

2.25. Documento Único Virtual – DUV

Processo aberto no sistema Porto sem Papel para monitorar as regularizações perante os órgãos anuentes.

2.26. *Stowage Plan* e/ou Plano de Carga / Descarga

Plano que apresenta as quantidades de cargas que estão/serão distribuídas nos porões dos navios bem como a ordem que serão operadas.

2.27. *Packing List*

Lista de mercadorias que serão operadas fazendo referência direta à documentação da carga com os dimensionamentos de peso, altura, comprimento e largura.

2.28. *Bill of Lading - BL's*

Documento comprobatório de transporte marítimo da mercadoria emitido pelo transportador marítimo.

2.29. Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos – FISPQ

Ficha técnica do produto que demonstra a forma correta e segura de se movimentar/operar a carga.

2.30. *Tallys* de conferência

Documento emitido pelo Órgão Gestor de Mão de obra ou pelo operador portuário, onde contém as informações de paradas da operação do navio.

2.31. Manobras de *Shifting*

Manobra que consiste na desatracação e atracação de um mesmo navio sem ter que retornar as áreas de fundeio, podendo ocorrer inclusive sem sair da linha de berço.

2.32. Comboio de navios de transbordo convencional

Conjunto de navios que irão realizar transferência de cargas entre si utilizando mais de um berço para realizar a operação. A composição de navios deverá ser de no máximo um navio “mãe” e dois “filhos” para esta modalidade.

2.33. Comboio de navios de transbordo a Contra-bordo ou *Ship-to-Ship*.

Conjunto de navios que irão realizar transferência de cargas entre si ocupando um único berço. Sem limitação da quantidade de navios “filhos”.

2.34. Navio-Mãe

Navio principal do comboio de transbordo, independente do formato operacional, que detém a carga original que será movimentada para as demais embarcações.

2.35. Tempo de Espera Efetivo

Tempo em que o navio espera do momento em que ele emite o NOR até a data e hora da sua atracação nos berços do Itaqui.

2.36. Tempo de Espera Administrável

Tempo em que o navio espera do momento da prontidão operacional total, considerando documentação, operação e navio até a data e hora da sua atracação nos berços do Itaqui.

2.37 Prontidão Operacional

Prontidão de todos os stakeholders e processos necessários para viabilizar a operação da embarcação.

CAPÍTULO 3

DAS CARACTERÍSTICAS DOS BERÇOS E DO ACEITE DOS NAVIOS

3.1. A infraestrutura de berços do Porto do Itaqui apresenta as seguintes características de projeto:

Berço	Comprimento do Berço (M)	Profundidade (M)	Calado Máximo E/S (M)	LOA (max)	LOA (Min)	Boca Máxima (M)	Calado Aéreo Máximo (M)	DWT Max. (Ton)	DWT Min. (Ton)	Tipo de Navio Padrão	Capac. Guindaste (min em Ton)	Idade Máxima (Anos)
99	264	15	14,5	229	-	40	Ilimitado	83.400		GS, CG	25	18*
100	320	15	14,5	240	-	40	28	100.000		GSM, GS, CG	25	18*
101	223	12	11,5	200	-	40	25	80.000		GSM, GS, CG	25	18*
102	223	12	11,5	200	-	40	Ilimitado	80.000		GS, GL, GLP, CNTR, CG	25	18*
103	270	15	14,5	229	-	40	28	100.000		GS, GSM, GS, CG, GL	25	18*
104	200	13	12,5	184	-	40	Ilimitado	80.000		GL, GS, CG, GLP	25	18*
105	280	18	17,5	229	-	45	18	150.000		GS, GSM, GL	25	18*
106	340	19	18,5	280	160	50	Ilimitado	210.000		GL	N/A	18*
106 B	-	19	18,5	280	-	50	Ilimitado	160.000		GL	N/A	18*
108	299	15	14,5	245	-	40	Ilimitado	91.600		GL	N/A	18*
108B	-	15	14,5	200	-	40	Ilimitado	50.000		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.

Parágrafo Único: Para o Berço 106 será exigido um LOA mínimo de 160 metros.

3.2. O aceite de navios pelo Porto do Itaqui que atenderem aos critérios e características expressos nesta norma será automático.

3.3. Para casos excepcionais, ou seja, de navios que não se enquadrem nas características desta norma ou tenham mais de 18 anos, deverão ser submetidos à análise prévia da Autoridade Portuária, com a apresentação do *ship Particulars* ou o Q88 do navio através do e-mail: coace@emap.ma.gov.br

§1º. 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.

§2º. No caso de navios para transporte de carga viva, além de atender o §1º, 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*.

§3º. Os navios que receberem notificações da Autoridade Portuária referentes a condições operacionais ou segurança, estarão passíveis de desatracação a partir da segunda notificação. Para navios que tiverem mais de duas notificações, a próxima atracação só será autorizada mediante vistoria da Capitania.

3.4. 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 para atracação, caso haja. Neste caso, o Agente deverá confirmar a aceitação da operação com as pranchas operacionais estabelecidas pela Autoridade Portuária, conforme estabelecido na presente Norma. A Análise de Aceite Técnico dos navios é feita em horário comercial e o prazo para resposta será de até 48 horas após recebimento da solicitação.

3.5 Os navios/armadores que tiverem eventos de saúde, segurança e condições operacionais registradas durante sua operação no Porto do Itaqui com mais de dois eventos acumulados, não necessariamente na mesma escala, estarão passíveis de vistoria compulsória da Marinha/GEVI como condicionantes para autorização de atracação.

CAPÍTULO 4

DO PLANO DE AMARRAÇÃO

4.1. O plano de amarração obedece aos seguintes critérios:

PLANO DE AMARRAÇÃO

Berços 99, 100, 101, 102, 104 e 105:

NAVIOS		Amarração (FWD / AFT)
LOA	DWT	
< 150 m	< 20.000 t	3 - 1 - 1
>150 m e < 190 m	> 20.000 t e < 40.000 t	3 - 2 - 2
>190 m	> 40.000 t	4 - 2 - 2

Berço 103:

NAVIOS		Amarração (FWD / AFT)
LOA	DWT	
< 150 m	< 20.000 t	3 - 1 - 1
>150 m e < 190 m	> 20.000 t e < 40.000 t	3 - 2 - 2
>190 m	> 40.000 t	4 - 2 - 3

Berços 106 e 108:

NAVIOS		Amarração (FWD / AFT)
LOA	DWT	
< 190 m	< 40.000 t	3 - 2 - 2
>190 m	> 40.000 t	4 - 3 - 2
Navios a contrabordo – berço 106		
Navio-mãe para o píer	≤165.000 t	4 - 2 - 2
Navio-filho para navio-mãe	≤ 55.000 t	3 - 2 - 2

GLP

NAVIOS		Amarração (FWD / AFT)
LOA	DWT	
< 100 m	< 10.000 t	3 - 1 - 1
>100 m	> 10.000 t	3 - 2 - 2

Contêineres:

NAVIOS		Amarração (FWD / AFT)
LOA	DWT	

< 150 m	< 20.000 t	3 - 2 - 1
>150 m e < 180 m	> 20.000 t e < 40.000 t	3 - 2 - 2
>180 m	> 40.000 t	4 - 2 - 2

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 norma, 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 5

DO PEDIDO DE ATRACAÇÃO

5.1. 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 NOR, ou conforme demais casos previstos nesta norma, designando Operador Portuário pré-qualificado, nos termos do procedimento operacional adotado pelo Porto, ficando responsável pela veracidade das informações inseridas, devendo anexar, quando cabível, a seguinte documentação:

- I. *Stowage Plan* e/ou Plano de Carga / Descarga;
- II. *Packing List*;
- III. BL's;
- IV. FISPQ, quando aplicável;
- V. Certificados dos equipamentos de bordo, caso sejam utilizados na operação; e,
- VI. 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.
- VII. *Ships Particular*;

§1º. Para obtenção de preferências na ordem de atracação, será observado o prazo de 72 horas após a formalização anterior a maré de atracação do navio, a partir do recebimento de novo pedido de atracação ou de alterações de pedidos já existentes. Para os navios e cargas que podem ser operadas utilizando sistemas diferentes que podem ou não ter preferência, a obtenção desta será de responsabilidade do operador portuário onde ele deverá formalizar para a autoridade portuária através de e-mail ou sistema.

§2º. Para desistência de preferências na ordem de atracação, será observado o prazo de 72 horas anterior a maré de atracação do navio, a partir da formalização da desistência ficando o navio impedido de atracar antes deste prazo. O navio deverá retornar para a fila considerando o NOR, e após a desistência, não será possível solicitar novamente atracação preferencial.

§3º. Para navios de 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 NOR do navio.

§4º. Para pedidos de atracação abertos fora do prazo determinado neste CAPUT, o NOR a ser considerado para organização de fila, será de 72h após a abertura do pedido de atracação.

5.2. Para definição de ordem de atracação dos berços será observada a carga e as condições especiais de atracação prevista nessa norma.

§1º. A Autoridade Portuária se reserva o direito de alocar os navios na melhor data possível, podendo o Agente Marítimo manifestar-se no pedido de atracação caso prefira um berço específico. 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. 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 no pedido de atracação, desde que neste novo berço não tenham navios com habilitação para a operação.

§3º. Caso o navio tenha opção de operar em mais de um berço e possa realizar atracação sem prejuízo do tempo de espera, fica facultado a Autoridade Portuária determinar em qual berço este navio irá atracar para melhor aproveitamento da infraestrutura portuária e otimização de fila de navios.

§4º. Caso o navio queira realizar mais de uma atracação, a solicitação deverá estar formalizada ou registrada em Pedido de Atracação 24 horas antes da maré da primeira atracação informando as cargas que serão movimentadas em cada uma delas e quais as datas de prontidão previstas para cada uma. A preservação do NOR está condicionada a todas as informações solicitadas neste item. Navios que gozaram de preferência na primeira atracação e forem realizar nova atracação em condição FCFS, ou vice versa, só

poderão realizar novas atracações após o prazo de 48 horas a partir da sua desatracação considerando data hora da maré como base.

§5º. Caso não seja informado com antecedência, a agência marítima deverá abrir novo pedido de atracação com data hora do novo NOR a partir do momento da última desatracação realizada em um dos berços do Porto do Itaqui.

5.3. Caberá ao Agente Marítimo e/ou operador portuário informar o volume de carga por cliente, informando a origem ou destino de sua área de armazenagem.

§1º. Para importação é de responsabilidade do operador e cliente garantir as capacidades estáticas e dinâmica dos pontos de recebimento, além do quantitativo de caminhões que serão dedicados a operação de descarga.

§2º. Em caso de atracações de descarga em berços simultâneos, não deverá haver prejuízo aos navios já atracados, caso contrário deverá ser informado pelo operador portuário e a atracação poderá ser vetada pela autoridade portuária.

5.4. Somente após atendido o item 5.1, será ratificado o Documento Único Virtual - DUV no Sistema Porto sem Papel. O prazo de ratificação para a DUV será de até 48 horas após a solicitação de ratificação.

§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.

5.5. As atualizações de dados informados no Pedido de Atracação, ETA, NOA, NOR, bem como regularizações documentais do navio e/ou da carga, prontidões, deverão ser prestadas pelos Agentes Marítimos, sendo facultada à Autoridade Portuária promover a devida correção, mantendo os prazos estimados para atracação ou, em caso de incompatibilidade com o requisitado, reprogramar o navio com base nas novas condições apresentadas.

§1º. Caso o navio forneça by pass ou altere a prontidão para atracação com prazo inferior a 24 horas da maré de atracação do navio, o navio receberá novo NOR para fins de ordem

de chegada e atendimento na fila considerando a data hora da formalização da mudança. Caso a alteração incorra em ociosidade berço, o navio estará sujeito as regras descritas no ANEXO I desta norma de atracação.

§2º. Caso o navio atraque e não consiga realizar a sua operação dentro das horas operacionais convencionais por ausência de espaço, documentação, problemas do operador portuário ou do navio, ele deverá desatracar e receber novo NOR considerando a data/hora de sua desatracação.

CAPÍTULO 6

DO ACEITE DA OPERAÇÃO

6.1. Na aceitação da operação serão observados os seguintes itens:

- I – A funcionalidade e segurança dos equipamentos operacionais (guindastes, pontes rolantes, guinchos, paus de carga e outros) de bordo e seus acessórios de estivagem, através da última certificação dos últimos cinco anos, as inspeções periódicas realizadas a partir da última certificação e o histórico de acidentes dos equipamentos de guindar de bordo;
- II – Se a operação da carga em questão possui procedimento operacional aprovado pelas equipes de Operação, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente da EMAP;
- 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 – Evidência de Prontidão dos Terminais ou área de armazenagem para embarque/desembarque das cargas, informadas e validados pelo Operador Portuário;
- V – Efetivação das anuências para operação no sistema PSP – Porto sem Papel, anterior ao início da operação; e,
- VI – Escala de viagem no sistema SISCOMEX CARGA sem pendência de bloqueio para atracação.

6.2. A nomeação do operador portuário deverá ser efetuada antes da atracação do navio, respeitando-se os critérios da Autoridade Portuária.

6.3. É responsabilidade da agência e do operador portuário, nos limites de suas competências, 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, ficando ficando sujeitas às medidas contantes no item 5.5.

6.4. É de responsabilidade dos clientes, terminais, operadores e recintos alfandegados externos garantir regularidade aduaneira de todas as cargas bem como prontidão para embarque ou espaço para recebimento, ficando sujeitas às medidas contantes no item 5.5.

§ 1º. Nos casos de liberação parcial da carga, o navio poderá atracar, desde que o cliente (importador ou exportador) se responsabilize formalmente pela continuidade da operação até a liberação total dela, sob pena de desatracção do navio. Durante a operação será observado o cumprimento das pranchas operacionais podendo ser solicitada desatracção mediante baixa performance mesmo antes da conclusão da operação das cargas já liberadas.

§ 2º. Os navios que atracarem em uma Janela Operacional pré-definida, para garantir melhor aproveitamento da infraestrutura portuária disponível terão sua data de NOR inicial preservada, desde que não tenham encerrado as horas operacionais convencionais do navio. Caso contrário, o NOR será a data hora da desatracção.

§ 3º. É de inteira responsabilidade dos operadores portuários que efetuarem carga ou descarga dos navios, bem como dos terminais que realizam armazenagem, o rígido atendimento as normas de qualidade exigidas em função do tipo e características das mercadorias em operação. Aos operadores portuários responsáveis pelas operações de cada navio, cabe o encargo e a responsabilidade por suas ações, cumprir e fazer cumprir as especificações e normas de qualidade exigidas na legislação vigente e demais normas que estabelecem e regem a matéria.

6.5. Para embarque de cargas, seja em exportação ou cabotagem, é necessário informar na pré-operacional ou na reunião de planejamento, o operador portuário, terminal e prontidão de 100% (cem por cento) da carga armazenada e liberada para embarque dentro ou próximo ao Porto Organizado do Itaqui, previamente ao embarque.

§ 1º. É obrigatório a apresentação por parte dos operadores portuários e terminais envolvidos, disponibilidade de cargas com certificado de qualidade, indicativo do local de armazenagem e/ou origem das mercadorias, previamente ao embarque;

6.6. Para importação é necessária apresentação de disponibilidade de área para armazenagem das cargas a serem descarregadas, inclusive quando fora do Porto do Itaqui (nos casos em que for realizada descarga direta).

6.7. Fica facultado a autoridade portuária não autorizar atracação ou solicitar desatracação para navios que porventura não tenham equipamentos, mão de obra, carga pronta, logística de armazenagem, quantidade de caminhões suficientes ou quaisquer outros impeditivos que comprometam as operações, ficando o navio passível de ter novo NOR com base na desatracação.

CAPÍTULO 7

DA ORDEM DE ATRACAÇÃO

7.1. As atracações obedecerão a seguinte ordem:

- I. Imediata – Marinha e Navios de Passageiros;
- II. Preferencial – Contratual, Aparelhamento Especial de Cais, Cargas de Projeto com Saída Direta, StS e GLP e Linhas regulares com Portaria da EMAP.
- III. Ordinária – Exportação, Transbordo Convencional;
- IV. Sequencial (FCFS).
- V. Condisional

7.2. 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 7 (sete) dias em relação à hora da atracação pretendida, salvo emergências.

§ 2º. Sob risco de falta de cais ou berço livre para atracação imediata dos navios de turismo, fica facultado a autoridade portuária realizar atracações condicionais anterior a atracação do navio de turismo de forma a garantir o atendimento da embarcação na chegada, devendo os navios que estiverem atracados, desatracarem para entrada do navio de turismo.

§ 3º. 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.

§ 4º. A comunicação da desatracação deverá ser realizada pela autoridade portuária em até 12 horas antes da maré de desatracação do navio. Fica facultado a autoridade portuária

atracarem navios em condição de Janela Operacional para garantir a efetivação do atendimento das embarcações descritas neste artigo.

Parágrafo único – Os navios de atracação imediata deverão estar sinalizados em Mapa de Atracação com no mínimo 07 dias de antecedência de sua chegada. Todo e qualquer navio que estiver atracado antes da chegada estará automaticamente em uma Janela Operacional devendo desatracar após a chegada do navio de atracação imediata.

7.3. Será concedida atracação preferencial conforme itens abaixo:

- I - Por determinação de contrato de arrendamento, desta norma ou legal.
 - II - Navios que irão utilizar aparelhamento especial de cais dedicados para exportação.
 - III - Navios que irão utilizar aparelhamento especial de cais dedicados para importação.
 - IV – Navios que tragam carga de Projeto para o Maranhão com saída do Porto do Itaqui.
 - III - Navios com escalas regulares definidas em Portaria da EMAP.
 - V - Navios que tenham desatracado por caso fortuito, força maior ou a pedido da Autoridade Portuária, exceto nos casos do item 10.7.
 - VI - Em caso de interesse público, desde que devidamente justificado e aprovado por esta autoridade portuária;
 - VII – Navios que irão realizar descarga de GLP, restrito ao descritivo nos artigos 8.4 e 8.6;
 - VIII – Navios de comboios com operações a contra-bordo (StS);
- § 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 preferência de atracação, ficando facultado a autoridade portuária ofertar atracações condicionais a fim de garantir a otimização dos berços e atendimento aos contratos firmados.
- § 2º. A carga que detenha preferência nos termos do art 7.3, somente poderá exercer seu direito quando observadas as pranchas mínimas estabelecidas pela Autoridade Portuária e volumes mínimos de movimentação considerando toda operação do navio sem distinção de clientes ou operadores. Caso sejam registradas 02 (duas) operações seguidas sem atingir a performance mínima acima requerida, a condição de atracação preferencial poderá ser suspensa, e a preferência poderá ser reativada mediante 02 (duas) operações executadas conforme a prancha e volumes mínimos que concedem direito a preferência.

Parágrafo único. A fim de garantir apuração correta das informações, será fornecido prazo de até 24 horas após a conclusão das horas operacionais do navio que estiver atracado para efetuar a suspensão ou reativação da condição preferencial. Até que seja informada a condição de perda ou reativação de preferência, o andamento da fila deverá permanecer conforme a modalidade vigente.

§ 3º. Em havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, poderá utilizado como critério FCFS.

§ 4º. Caso a ordem de atendimento em um berço ocorra por navios com mesma preferência, será permitido a flexibilização do critério FCFS, desde que haja acordo entre os usuários detentores da preferência. Não havendo acordo entre as partes, poderá prevalecer o critério FCFS.

§ 5º. Para os casos de preferência de uso do mesmo equipamento especial, é de responsabilidade do Operador Portuário informar a ordem de atendimento da fila considerando prontidão operacional.

§ 6º Para garantir a viabilidade de volumes mínimos anuais previamente acordados em berços onde haja concorrência entre sistemas operacionais com mesma preferência de atracação, a autoridade portuária poderá abrir janelas de operação, bem como estabelecer revezamentos de uso desde que devidamente justificados.

§ 7º. Caso apenas parte da carga a ser operada goze do direito de preferência, será concedido o direito de atracação preferencial ao navio, desde que cumulativamente:

- a- Para granéis sólidos esse volume represente mais de 70% da carga a ser operada;
- b- Para comboios de navios de transbordo (convencional ou StS) será exigido um volume mínimo de 8.000 toneladas, exceto nos casos em que o volume a ser movimentado represente mais de 70% da carga a ser operada em pelo menos um dos navios de transbordo.
- c- Em caso de equipamento especial de cais, haja o compromisso de operar todo o navio com a prancha estabelecida, mesmo com operadores portuários distintos, de forma simultânea.

§ 8º. A Autoridade Portuária se reserva ao direito de, para fins de otimização da janela de atracação e de fila de espera, prorrogar em até 72 (setenta e duas) horas operacionais a atracação de navio de preferência.

§ 9º. A Autoridade Portuária informa que a atracação preferencial através de interesse público deverá estar precedida de abertura de processo administrativo para avaliação dos setores pertinentes. Dentre as possíveis situações que podem ser caracterizadas estão a

ausência de estoque de itens de primeira necessidade fornecidos por uma única empresa que dependam exclusivamente da logística do Porto do Itaqui para continuidade, insumos para conter crises energéticas e outros.

7.4. Para as atracções preferenciais serão requeridas garantias de desempenho médias, no mínimo iguais ou superiores a 70% (setenta por cento) da capacidade nominal do aparelhamento, considerando a capacidade efetiva do sistema de recebimento ou expedição, conforme produtividade estipulada nesta norma de atracação ou cláusula contratual pactuada com a Autoridade Portuária.

7.5. Em não ocorrendo nenhuma das situações previstas nos artigos anteriores, a atracação será realizada de acordo com a descrição no item 7.1 de atendimento de cada berço e posteriormente por ordem sequencial (FCFS) da data e hora do NOR do navio, condicionada a habilitação do navio no Sistema informatizado de programação e controle das operações.

7.6. Para a concessão da Ordem de Atracação, dentro de cada tipo de atendimento previsto nesta norma, serão exigidas as prontidões do navio (NOR), prontidão operacional de equipamentos e armazenagem fornecida pelo operador portuário e a prontidão documental que será fornecida pela agência. Após todas estas prontidões, a Autoridade Portuária considerará o navio habilitado para operação no Porto do Itaqui, observando a ordem cronológica da data e hora do NOR do Navio desde que cumpridos os requisitos de habilitação do navio. Todas as prontidões precisam estar registradas no Sistema informatizado de programação e controle das operações.

7.7. Para critério de desempate da ordem de chegada dos navios deverá ser apurada a Chegada por outros meios disponíveis como Sistemas de Monitoramento, *Marine traffic*, site da praticagem, e deverá ser apresentado às agências.

CAPÍTULO 8

DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DOS BERÇOS

8.1. Berço 108: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

I. Preferência para comboio de navios de transbordo de carga, que operem a contra bordo (StS). A preferência só poderá ser exercida se pelo menos dois navios do comboio já tenham NOR.

II. Ordinária para comboio de navios de transbordo convencional de carga em berços distintos, desde que já tenham no mínimo 02 navios com NOR emitido, sendo um deles o navio mãe, e que não haja descumprimento do art. 10.13.

§ 1º. O primeiro navio do Comboio convencional que chegar deverá entrar pelo NOR, seja um navio filho ou mãe, e os demais receberão o benefício da atracação ordinária.

§ 2º. Não poderá haver ocupação dos 03 (três) berços (B-104, B-106 e B-108) para operação de transbordo, exceto se todos os navios do comboio entrarem pela ordem de chegada utilizando o NOR.

III. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,

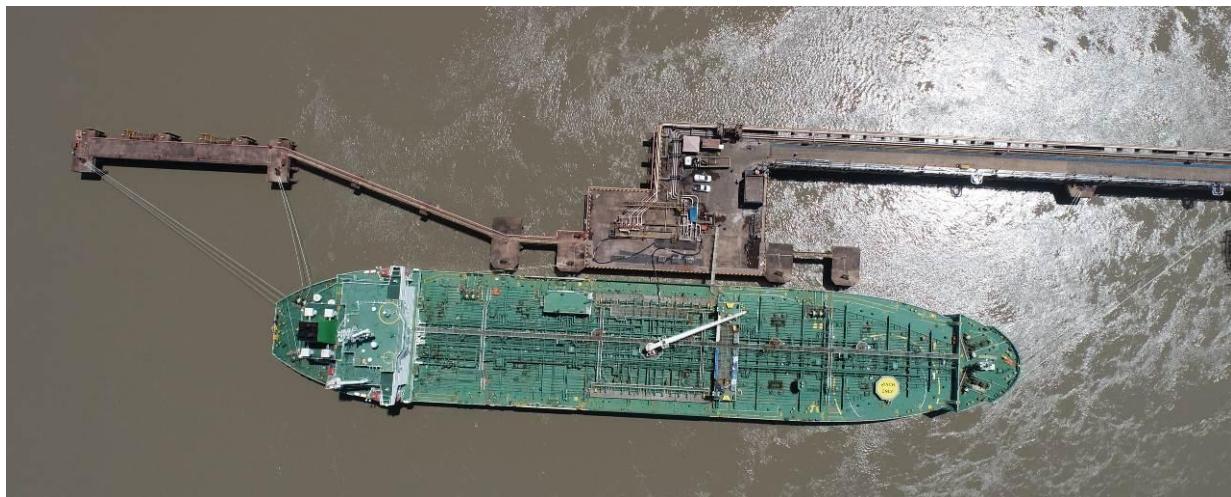
IV. Sequencial (FCFS).

§1º: Deverá ser atendido um navio pelo NOR nos berços em que houver demanda de comboios mediante os critérios abaixo:

Tipo	Quantidade	Situação
Preferência StS	2	Comboios diferentes, mesmo berço ou não
Preferência StS e Ordinária Transbordo	2	Comboios diferentes, mesmo berço ou não
Preferência StS e Ordinária Transbordo	1	Comboio único com as duas operações
Ordinária Transbordo	1	Único comboio
As atracações ordinárias de exportação não serão consideradas para revezamento.		

§2º: Não será considerado atendimento de navios por preferência ou atracação ordinária se todos os navios do comboio forem atendidos pelo NOR. Assim como, se ao menos um dos navios do comboio tiver preferência ou ordem para atendimento, será contabilizado.

§4º Para fins de ordem de chegada e critérios de desempate, a data/hora do NOR do comboio, seja StS ou convencional, será a do primeiro navio do comboio que emitir NOR.



8.2. Berço 106: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

I. Preferência para comboio de navios de transbordo de carga, que operem a contra bordo (StS). A preferência só poderá ser exercida se pelo menos dois navios do comboio já tenham NOR.

II. Ordinária para comboio de navios de transbordo convencional de carga em berços distintos, desde que já tenham no mínimo 02 navios com NOR emitido, sendo um deles o navio mãe, e que não haja descumprimento do art. 10.13.

§ 1º. O primeiro navio do Comboio convencional que chegar deverá entrar pelo NOR, seja um navio filho ou mãe, e os demais receberão o benefício da atracação ordinária.

§ 2º. Não poderá haver ocupação dos 03 (três) berços (B-104, B-106 e B-108) para operação de transbordo, exceto se todos os navios do comboio entrarem pela ordem de chegada utilizando o NOR.

III. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,

IV. Sequencial (FCFS).

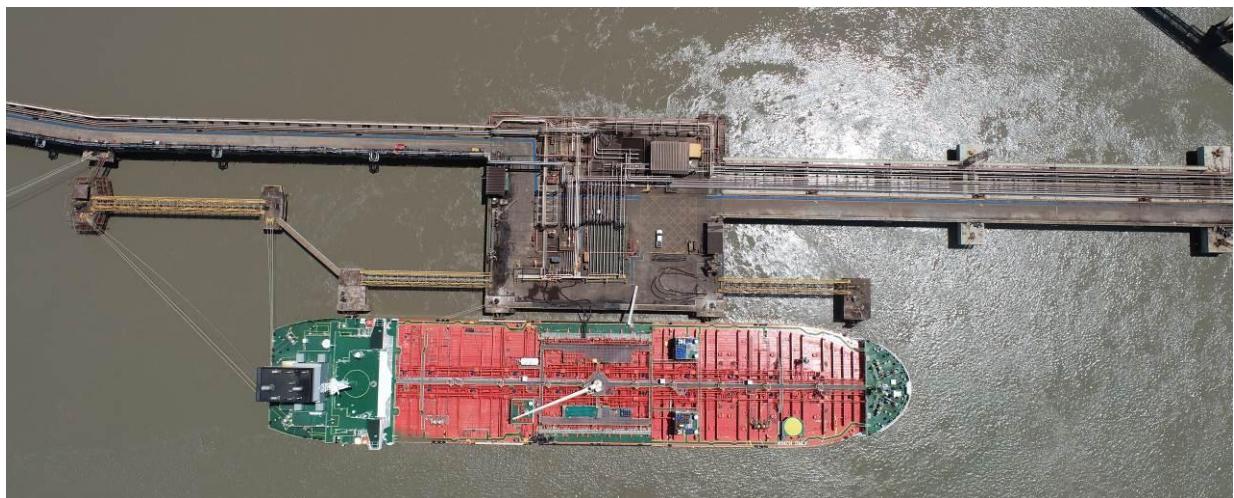
§1º: Deverá ser atendido um navio pelo NOR nos berços em que houver demanda de comboios mediante os critérios abaixo:

Tipo	Quantidade	Situação
Preferência StS	2	Comboios diferentes, mesmo berço ou não
Preferência StS e Ordinária Transbordo	2	Comboios diferentes, mesmo berço ou não
Preferência StS e Ordinária Transbordo	1	Comboio único com as duas operações

Ordinária Transbordo	1	Único comboio
As atracções ordinárias de exportação não serão consideradas para revezamento.		

§2º: Não será considerado atendimento de navios por preferência ou atracação ordinária se todos os navios do comboio forem atendidos pelo NOR. Assim como, se ao menos um dos navios do comboio tiver preferência ou ordem para atendimento, será contabilizado.

§4º Para fins de ordem de chegada, a data/hora do NOR do comboio, seja StS ou convencional, será a do primeiro navio do comboio que emitir NOR.



8.3. Berços 105: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência para navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais dedicados para exportação, desde que atinjam a performance prevista nesta norma de atracação;
- II. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- III. Sequencial (FCFS).



8.4. Berço 104: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência de GLP;
- II. Ordinária para comboio de navios de transbordo convencional de carga em berços distintos, desde que já tenham no mínimo 02 navios com NOR emitido, sendo um deles o navio mãe, e que não haja descumprimento do art. 10.13.

§ 1º. O primeiro navio do Comboio convencional que chegar deverá entrar pelo NOR, seja um navio filho ou mãe, e os demais receberão o benefício da atracação ordinária.

§ 2º. Não poderá haver ocupação dos 03 (três) berços (B-104, B-106 e B-108) para operação de transbordo, exceto se todos os navios do comboio entrarem pela ordem de chegada utilizando o NOR.

- III. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,

- IV. Sequencial (FCFS).

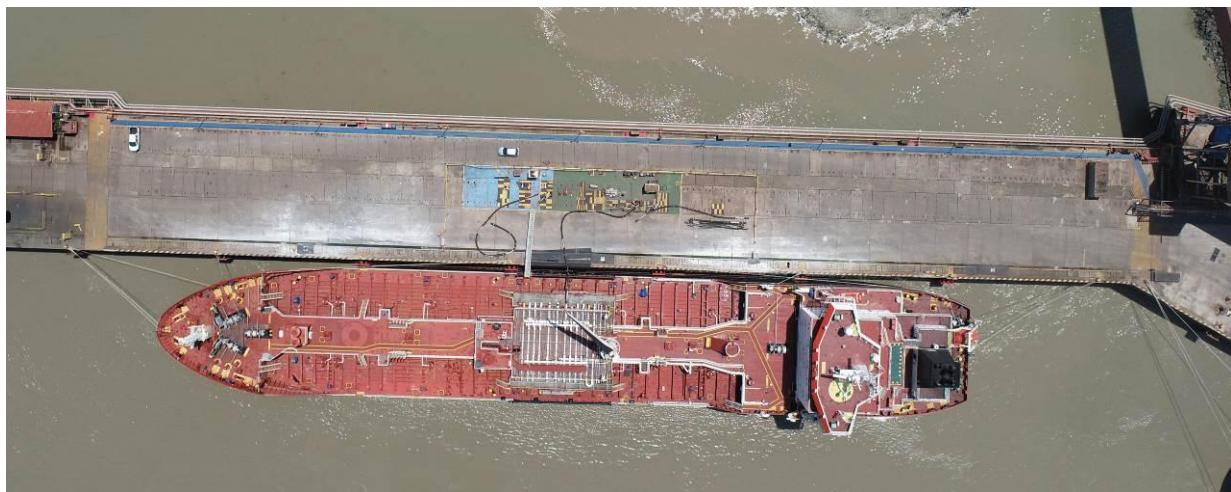
§1º: Deverá ser atendido um navio pelo NOR nos berços em que houver demanda de comboios mediante os critérios abaixo:

Tipo	Quantidade	Situação
Preferência StS e Ordinária Transbordo	1	Comboio único com as duas operações
Ordinária Transbordo	1	Único comboio

As atracações ordinárias de exportação e GLP não serão consideradas para revezamento.

§2º: Não será considerado atendimento de navios por preferência ou atracação ordinária se todos os navios do comboio forem atendidos pelo NOR. Assim como, se ao menos um dos navios do comboio tiver preferência ou ordem para atendimento, será contabilizado.

§4º Para fins de ordem de chegada, a data/hora do NOR do comboio, seja StS ou convencional, será a do primeiro navio do comboio que emitir NOR.



8.5. Berço 103: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência para navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais dedicados para exportação ou importação, desde que atinjam a performance prevista nesta norma de atracação.
- II. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- III. Sequencial (FCFS).

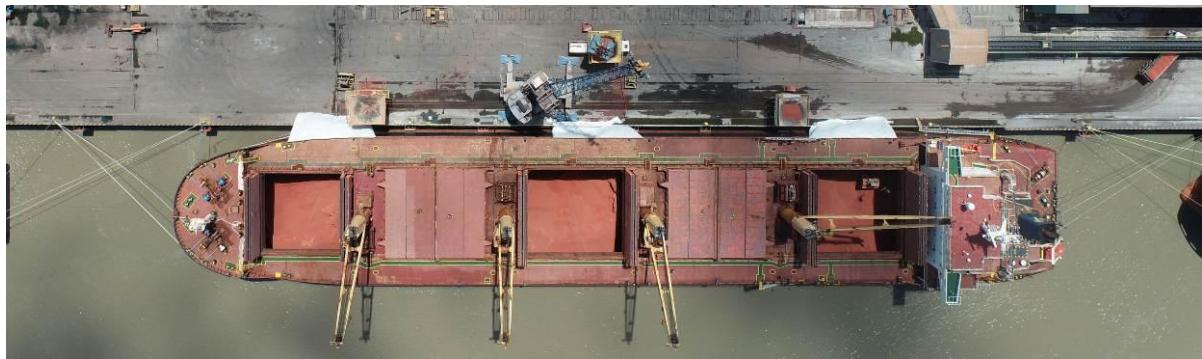
Parágrafo Único. Considera-se carregadores/descarregadores de navios e linhas ferroviárias como aparelhamento especial de cais.



8.6. Berço 102: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência para navios que detenham contratos de arrendamento junto a autoridade portuária;
- II. Preferência para navios que tragam cargas especiais de projetos voltados para o Estado do Maranhão aprovados através de portaria ou outras formalizações da Autoridade Portuária;

- III. Preferência para atracação de navio de GLP no mês; limitado a uma atracação de navio por mês no berço 102 para otimização da fila de navios;
- IV. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- IV. Sequencial (FCFS).



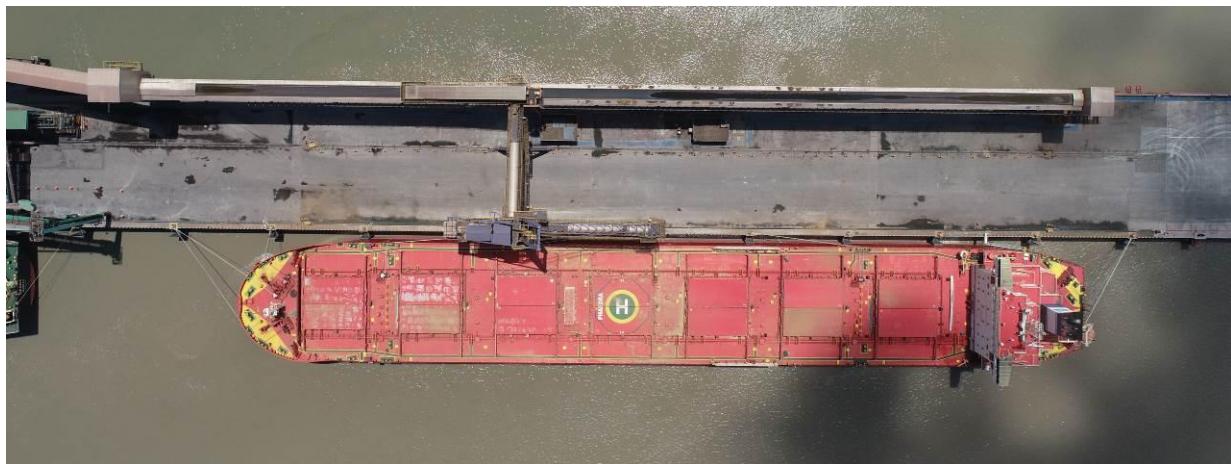
8.7. Berço 101: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência para navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais dedicadas para importação, desde que atinjam a performance prevista nesta norma de atracação;
- II. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade total da carga na retro área ou armazenada até 15 km de distância do Porto; e,
- III. Sequencial (FCFS).



8.8. Berço 100: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência para navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance prevista nesta norma de atracação;
- II. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta norma e possua disponibilidade total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- III. Sequencial (FCFS).



8.9. Berço 99: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Preferência para navios com carga geral, especialmente papel e celulose, provenientes do contrato de arrendamento que obtém preferência de atracação neste Berço;
- II. Ordinária de exportação de cargas de origem maranhense, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta norma e possua disponibilidade total da carga na retroárea ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- III. Sequencial (FCFS).



CAPÍTULO 9

DAS PRANCHAS OPERACIONAIS

9.1. As pranchas operacionais estão definidas em sistema mecanizado ou não mecanizado, de carregamento e descarregamento, de acordo com os produtos, nos termos abaixo:

Granéis Sólidos Sistema Mecanizado (Em Ton/Hora)

Produtos	Berço 101	Berço 100/103	Berço 105
Carvão Mineral	458	-	-
Soja	-	1.042	1.042
Milho	-	1.042	1.042
Farelo de Soja	-	667	667
Ferro Gusa	-	-	1.042
Fertilizantes	450	-	-
Manganês	-	-	667
Concentrado de Cobre	-	-	708
Sorgo	-	800	800

Granéis Sólidos Sistema Não Mecanizado - Descarga - Ton/Hora

Produtos	Berço 99/100/101/102/103	
	2 Ternos	1 Terno
Fertilizantes	310	220
*Uréia / Bentonita / Escória / Pó de Rocha / *Nitrogenados	250	150
Clínquer / Calcário	300	200
Carvão Mineral / Antracita	375	262
Trigo e Arroz	280	200
Demais Granéis Sólidos Não Mecanizados	330	220

*Para as cargas de Uréia e Fertilizantes Nitrogenados, é obrigatório a execução do plano de ação específico destas cargas para validar a condição da prancha publicada. Caso seja evidenciado descumprimento do plano de ação da uréia, a prancha poderá ser revisada mediante notificação.

Granéis Sólidos Sistema Não Mecanizado - Carregamento - Ton/Hora

Produtos	2 / 3 Ternos	1 Terno
Ferro Gusa	542	400
Manganês	450	280

Carga Geral - Ton/Hora

Produtos	2 Ternos	1 Terno
Celulose	530	318
Trilhos / Tarugos	100	84
Carga Paletizada	125	75

Carga Viva	110 unidades	
Contêineres	25 Movimentos/hora	15 Movimentos/hora
Alumínio	187	125
Big Bags	125	75
Anodo / Tubos de Aço / Dormentes	90	60
Equipamentos Ferroviário Cargas de Projeto Carga Gerais Não Unitizadas	Definição em Planejamento Pré-Operacional mediante análise	

*Caso o navio atraque no berço 104, em função da restrição de espaço para circulação de veículos, será dado um desconto de 20% na prancha mínima.

Granéis Líquidos – (Em Ton/Hora)

Produtos	Operações Tancagem	Transbordo Convencional	Transbordo STS
GLP	120 t/h		
Soda Cáustica	300 t/h		
Etanol	160 t/h		
Diesel	500 t/h	750 t/h	1.500 t/h
Gasolina	500 t/h	750 t/h	1.500 t/h
Óleo Combustível	300 t/h		
QAV	300 t/h		
Sebo Bovino	250 t/h		

§1º Cargas Gerais e Granéis não previstos nesta norma estão condicionados à performance do navio, infraestrutura e validação da Autoridade Portuária.

§2º A aplicação de pranchas de 01 (um) terno para todo o navio serão autorizadas somente quando houver risco de segurança operacional ocasionado por infraestrutura do Porto desde que validado pela Autoridade Portuária durante o Planejamento, ou se o navio possuir toda a carga somente em um porão. Para os casos em que haja adequações do plano de descarga, não será permitido aplicação da prancha de 01 terno.

§3º As operações com 03 (três) ternos estão condicionadas à análise e validação pelo setor de Operações, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente da EMAP.

§4º Não haverá acúmulo de pranchas de sistemas mecanizados e não mecanizados. O navio que optar em trabalhar com os dois métodos receberá a maior prancha sendo esta aplicada para todo o navio, seja na realização de uma ou mais atrações.

§5º Para os casos de navios que tragam granéis e carga geral, poderá ser gerada pranchas específicas para esses navios utilizando como base as pranchas existentes na norma.

CAPÍTULO 10

DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

10.1. Será realizada, pela COPLA, o planejamento pré-operacional através de sistemas ou reunião de planejamento com 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 Acordo Pré-Operacional que poderá ser via reunião, sistemas ou formulários. A atracação do navio está condicionada ao aceite formal do Acordo Pré-Operacional devidamente validado pelos participantes.

§1º. Fica instituído a partir desta versão da norma de Atracação a reunião de Planejamento de Granéis Líquidos a serem realizadas as 14h00 das segundas, quartas e sextas, facultado à autoridade portuária realizar ajustes nas datas e horários.

§2º. A ordem de atracação dos berços 104, 106 e 108 deverá obedecer ao que for alinhado nestas reuniões observando o disposto conforme regras de chegada, preferência, prontidão e atendimento de cada berço.

§3º. As confirmações de prontidões e nomeações para as operações de granéis líquidos ficam restritas apenas para estas reuniões, não tendo validade caso sejam fornecidas fora deste fórum. Dessa forma, os navios que estiverem sem definição até o final da reunião não poderão atracar e só poderão receber nova previsão na próxima reunião, salvo nas ocasiões em que os berços estiverem livres ou que as prontidões e nomeações recebam prazo definido em reunião.

10.2. 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 Caso seja autorizada a atracação do navio e ele não efetive a manobra em até duas marés, será convocado o próximo navio da fila da atracação.

§2º A embarcação estará sujeita as regras descritas no ANEXO I desta norma.

10.3. Serão contabilizadas paralisações operacionais pela Gerência de Operações - GEOFPE 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, sendo facultado a Administração do Porto acatar ou não a divergência de horas apontadas.

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

10.5. 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:

I - Para operações de granéis líquidos, deverá ser considerado a data/hora da conclusão da conexão de mangotes ou será observado o prazo máximo de 03 horas a contar da data hora da atracação do navio;

II - Para operações de granéis sólidos, deverá ser considerado a data/hora do início da descarga ou carga via esteira ou caminhão, ou será observado o prazo máximo de 01 hora a contar da data hora da atracação do navio;

III - Para operações de carga geral, deverá ser considerado o prazo de 01 hora, ou será observado o prazo máximo estipulado de preparativos a bordo que foram informados em Pré-Operacional através da agência;

§2º. 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 ou atividades que impossibilitem o adequado registro para o início das operações;
- 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;

- V. Manobras de *Shifting* entre berços adjacentes, solicitadas pela autoridade portuária, para otimização da taxa de ocupação e ou desempenho operacional dos navios;
- VI. Realização de Simulados de Emergência para os quais se faz necessária a interrupção das operações; e,
- VII. Atendimento a emergências em operações de terceiros que requeiram interrupção operacional em caráter temporário para viabilizar acesso, recursos, preservação do local de ocorrência ou estabelecimento de zona segura durante a ocorrência.
- VIII. Outras situações, alheias a vontade do operador portuário ou agente marítimo, desde que previamente justificadas e aprovadas pela autoridade portuária.

10.6 É de responsabilidade do operador portuário, nos casos em que não haja integração de sistemas em tempo real, informar a quantidade de carga movimentada via Sistema informatizado de programação e controle das operações entre os horários pré-fixados de 02h00 a 08h00, 08h00 a 14h00, 14h00 a 20h00, 20h00 a 02h00.

§1º A operação estará sujeita a paralisação caso o item 10.6 sejam descumpridos e operador passível de ser notificado.

10.7. Os navios que não realizarem as operações no período estabelecido no Planejamento pré-operacional ou não cumprirem as pranchas estabelecidas nesta Norma estarão sujeitos a desatracar na próxima janela de manobras após o final das horas e deverão retornar para a fila de espera, sendo considerada nova data de NOR para ordem da fila a data hora da desatracação.

§ 1º. A alteração do NOR não será aplicável às operações que previamente informaram que seriam realizadas em 2 (duas) ou mais atracações.

§ 2º. A critério da autoridade portuária, poderá ser autorizada a extensão da estadia do navio após o final das horas operacionais. A extensão deverá estar precedida de análise do recebimento das ações realizadas por todos os envolvidos no navio para contornar os eventos de baixa performance após receber a devida comunicação de saída através de alinhamento operacional ou notificação por parte da Autoridade Portuária. O navio que tiver sua estadia estendida, incorrerá nas condições descritas no ANEXO I desta norma de atracação.

§ 3º. 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. Se mesmo após a determinação, ainda não houver iniciativa, poderá haver incidência de cobrança dobrada das tabelas portuárias incidentes para o navio conforme descrito nas regras de aplicação tarifária da autoridade portuária.

10.8. 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.

10.9. Aos navios em operação com carga/descarga será permitida variação de carga de movimentação até o limite de 15% (quinze por cento) da carga declarada/programada para descarga ou carregamento informado no planejamento pré-operacional, não sendo possível a retificação durante a operação das horas operacionais.

10.10 Nos casos em que não houver fila e o cliente tiver a necessidade de aumentar o volume a ser descarregado/carregado o mesmo poderá ser aprovado pela autoridade portuária desde que haja documentação para cobertura do volume adicional.

10.11. Caso o navio tenha sido beneficiado com atracação preferencial, e não seja comprovada a veracidade das informações fornecidas, o mesmo deverá desatracar imediatamente, passando a considerar como Prontidão a data de desatracação, cabendo às empresas responsáveis pelas informações assumirem as despesas incorridas pelas partes preteridas.

10.12. Para embarcações *offshore*, rebocadores, lanchas de apoio marítimo, 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 haja berços livres, compatíveis com a configuração da embarcação e que não causem danos ao cais e/ou embarcação.

Parágrafo único. Quando o abastecimento necessitar da 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.

10.13. Dependendo da necessidade operacional, a Autoridade Portuária poderá solicitar o shifting sobre cabos dos navios atracados nos berços sem ônus com relação as horas operacionais, devendo o custo ser realizado pelo beneficiário da manobra.

§1º. Caso haja negativa ou necessidade da embarcação de realização de shifting sobre cabos, os custos e impactos 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.

10.14. O navio que não iniciar ou paralisar sua operação no prazo máximo de 06 (seis) horas de forma ininterrupta ou 12 (doze) horas de forma cumulativa, motivado pelo operador portuário, cliente ou armador, sem as devidas justificativas aprovadas pela autoridade portuária, estará sujeito à desatracação e sua nova data de NOR para operação será considerada a data de desatracação.

10.15 É dever do operador Portuário realizar o acompanhamento de todas as horas que impacte na performance do navio (quer excludente ou não) apresentando suas contestações, caso haja, no curso da atracação, ficando como tempo limite para as mesmas até 24 horas após o horário da desatracação.

10.16. 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 ou alteração do Pedido e não haja descontinuidade operacional durante a transição das operações.

Parágrafo único. Durante a estadia 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 o novo NOR será considerado na data da sua desatracação.

Parágrafo único. Durante a estadia 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 o novo NOR será considerado na data da sua desatracação.

10.17. O navio que não estiver com sua operação em conformidade com normas de Saúde, Segurança do Trabalho, Qualidade e Meio Ambiente, estará sujeito à desatracação, sendo considerada como a nova data de NOR a data e horário da desatracação do mesmo, fazendo valer as regras estabelecidas nesta Portaria. Fica facultado a autoridade portuária realizar vistorias no navio a qualquer momento sem aviso prévio.

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.

10.18. Eventuais trocas de navios 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, e este ocupará a vez do navio que o substituiu ou em casos em que houver o de acordo de todos os navios impactados.

10.19. 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 11

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

11.1. 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 responsabilidade das providências necessárias a manutenção.

§1º 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.

§2º 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.

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

§4º Após a aprovação do aceite de limpeza por esta Autoridade Portuária, condições atípicas ensejarão avaliação de impacto ocasionado por operação de terceiros, podendo ser imputado à parte causadora a reparação da falta.

11.2. Para situações que não tiverem sido previstas por esta norma, prevalecerá o entendimento da Autoridade Portuária, que deverá priorizar o máximo aproveitamento da infraestrutura portuária, podendo as decisões serem questionadas à diretoria da EMAP, em até 24 horas após a formalização das decisões através dos instrumentos administrativos, sem prejuízo a apresentação de questionamento junto a ANTAQ.

Parágrafo Único. Os questionamentos devem ser protocolados através de ofício devendo ser encaminhados para protocolo@emap.ma.gov.br e/ou ouvidoria@emap.ma.gov.br em até 24 horas após a divulgação das decisões através dos instrumentos administrativos da autoridade portuária tais como Line UP, Atas de Reunião ou comunicações via e-mail.

11.3. 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.

11.4. Para fins de otimização da fila de navios, atendimento a emergências, cumprimento de contratos de arrendatários e aproveitamento da infraestrutura portuária, a Autoridade Portuária se reserva ao direito de utilizar 2,5% da ocupação anual de cada berço para atendimento das situações mencionadas neste artigo.

11.5. 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, na medida em que se fizerem necessárias.

11.6. Fica resguardado o direito da Autoridade Portuária de realizar transferência de preferências e prioridades entre os berços, em caráter temporário, para resguardar condições contratuais ou manutenção do funcionamento regular do mercado. A comunicação poderá ser feita através de comunicados formais para toda comunidade portuária com no mínimo dez dias de antecedência informando o período de vigência das transferências.

11.7. Ficam revogadas todas as normas anteriores ou contrárias à esta Norma.

11.8. Ficam resguardados, durante a vigência dos seus contratos, os direitos de clientes que possuem prioridade e/ou preferência de atracação, previstos em contratos 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.

11.9. Esta Norma entrará em vigor a partir da sua publicação.

Oquerlina Maria Costa Silva

Presidente da EMAP

ANEXO I

DAS COMPESAÇÕES E DESCUMPRIMENTOS DE ACORDOS PRÉ-OPERACIONAIS

1.0 As regras descritas neste anexo são referentes as compensações geradas pelos prejuízos ocasionados e evidenciados por esta Autoridade Portuária mediante falhas na operação ou falta de informações que comprometam o gerenciamento das operações, a tomada de decisão e ausência ou omissão por parte das empresas envolvidas nas operações dos navios.

1.1 As compensações deverão estar previamente descritas no Acordo Pré-operacional devidamente firmando seja por meio de reunião, atas ou sistemas com o registro de aceite por parte dos envolvidos ou as assinaturas.

§ 1º. A aplicação das compensações está condicionada a notificação prévia acerca da evidência do fato gerador com os itens descritos neste artigo conforme tabela de compensações, sendo observado o prazo de 48 horas corridas após a emissão da notificação para contestações.

TABELA DE COMPESAÇÕES

Tipo	Valor/hora
CARGA GERAL / CONTÊINER	R\$ 2.748,90
GRANEL LÍQUIDO	R\$ 4.048,35
GRANEL SÓLIDO EXPORTAÇÃO	R\$ 5.860,85
GRANEL SÓLIDO IMPORTAÇÃO	R\$ 2.316,32

1.2 Para agências, operadores ou clientes que informem ausência ou mudança de prontidão ou by-pass que ocasionarem vacância de berço, será aplicada notificação de compensação com base nos valores descritos em TABELA DE COMPENSAÇÃO considerando as horas totais proporcionais ao tempo que o berço permanecer livre.

1.3 Para navios que não efetivarem manobra de atracação quando chegar sua vez conforme line up estarão passíveis de notificação de compensação com base nos valores descritos em TABELA DE COMPENSAÇÃO considerando as horas totais proporcionais

ao tempo que o berço permanecer livre a partir do POB de atracação do navio ou desatracção do navio que estiver atracado no berço até a data hora da atracação do próximo navio a ocupar o berço ou data inferior desde que justificada pela Autoridade Portuária.

1.4 Os navios que não realizarem as operações no período estabelecido no Planejamento pré-operacional ou não cumprirem as pranchas estabelecidas nesta Norma estarão sujeitos a desatracar na próxima janela de manobras após o final das horas e deverão retornar para a fila de espera, sendo considerada nova data de NOR para ordem da fila a data hora da desatracção.

§ 1º. A critério da autoridade portuária, poderá ser autorizada a extensão da estadia do navio após o final das horas operacionais. Se a adição de horas gerar marés adicionais, será emitido notificação de compensação com base nos valores descritos em TABELA DE COMPENSAÇÃO considerando as horas totais proporcionais que o navio passou no berço a contar a partir da maré de desatracção original até o horário de desatracção do navio.

§ 2º. Caso o navio desatraque para retornar a fila com novo NOR, a aplicação desta compensação poderá ser suspensa.

1.5. Se na realização da desatracção for verificada a falta de iniciativa do Armador ou do cliente, a Administração do Porto poderá determinar a desatracção a ser custeada pelo armador ou cliente. Se mesmo após a determinação, ainda não houver iniciativa, poderá haver incidência de cobrança dobrada das tabelas portuárias incidentes para o navio conforme penalizações descritas nas regras de aplicação tarifária da autoridade portuária.

1.6 Ao final do navio, caso seja identificado total de paradas operacionais acima de 08 horas de paralisações motivadas pelas categorias (Operador, Transportador, Cliente e OGMO), será aplicada notificação de compensação para o(s) operador(es) com base nos valores descritos em TABELA DE COMPENSAÇÃO considerando as horas totais de paradas de forma proporcional.

1.7 Ao final do navio, caso seja identificado total de paradas operacionais acima de 06 horas de paralisações motivadas pelo navio, será aplicada notificação de compensação

para a agência marítima com base nos valores descritos em TABELA DE COMPENSAÇÃO considerando as horas totais de paradas de forma proporcional.