

**Portaria nº 063/2017 - PRE**

**APROVA AS REGRAS QUE ESTABELECEM AS  
NORMAS DE ATRACAÇÃO 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 040/2015 da DIREX, de 08/05/2015 que aprovou as Regras que estabelecem as normas de atracação no Porto do Itaqui;

Considerando aprovação na DIREX de 10/03/2017;

**RESOLVE:**

**CAPÍTULO I  
DO OBJETO**

Art. 1º. Esta Portaria tem por objeto disciplinar e regular o tráfego de navios no Porto do Itaqui, 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.

Parágrafo Único. Os procedimentos de atracação e demais critérios operacionais a ser observados no Porto do Itaqui e nas demais áreas administradas pela EMAP serão regulamentados pelo Anexo a esta Portaria.

## 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, independente 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 por realizar atracação nos berços com aparelhamento especial de cais, independente das embarcações que gozem de prioridade de atracação;
  - c. Prioritária: aquela determinada pela legislação, que tem precedência sobre as outras embarcações, independente da ordem cronológica de chegada. A prioridade somente poderá ser aplicada após a completa operação das atracações anteriores;
  - d. Sequencial: aquela que deve respeitar a ordem cronológica de chegada das embarcações.
- II. Pedido de atracação: solicitação formal de atracação de navio realizado 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;
- III. Aparelhamento especial de cais: instalações e/ou equipamentos fixados em berços específicos e utilizados para operacionalização de determinados tipos de cargas;
- IV. FCFS (*First Come, First Served*): regra que estabelece que o primeiro navio a enviar o *NOR (Notice of Readness)* será o próximo na fila de atracação, observados, contudo, os requisitos da ordem de atracação do art. 7º da presente Portaria;
- V. Horas Operacionais: horas estimadas para operacionalização do navio já se expurgando as horas excludentes;
- VI. 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. 25 do Anexo I desta Portaria;
- VII. Ritmo Normal: trabalho de embarque e desembarque de mercadorias realizado nos porões das 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;
- VIII. Período: o tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no Porto;
- IX. Reunião Pré-operacional: reunião realizada entre a Administração Portuária, Operadores Portuários e Agentes do Navio, que deve ocorrer no mínimo 72 (setenta e duas) 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;
- X. NOR - *Notice of Readness*: aviso de prontidão informando que o navio está preparado para a operação de carregamento ou descarregamento;
- XI. NOA – *Notice of Arrival*: aviso de chegada do navio;
- XII. LOA – *Length of Overall*: comprimento máximo do casco de um navio;
- XIII. Risco comprovado de desabastecimento: tabela 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 (Ex.: Gás, trigo, arroz, dentre outros);
- XIV. Capacidade nominal dos equipamentos: capacidade de cada equipamento (em tonelagem, m<sup>3</sup>, vazão, tempo, dentre outros) determinada pelo fabricante em manual ou projeto.

### CAPÍTULO III

#### DO PEDIDO DE ATRACAÇÃO

Art. 3º. A atracação dos navios no Porto do Itaqui somente será autorizada mediante apresentação prévia do Pedido de Atracação (P.A.), junto à Autoridade Portuária com até 72 (setenta e duas) horas de antecedência ao NOA (*Notice of Arrival*), ou conforme demais casos previstos no Anexo desta Portaria, e com designação do Operador Portuário pré-qualificado, nos termos do procedimento operacional adotado pelo Porto.

Parágrafo Único. Para que a Administração do Porto possa autorizar a atracação da embarcação, além do disposto no *caput*, devem também ser atendidas as exigências das Autoridades Portuária, Marítima, Aduaneira e da Polícia Federal, conforme legislação específica.

Art. 4º. Para a concessão da Ordem de Atracação, dentro de cada tipo de atendimento previsto no art. 7º desta Portaria, será observada a ordem cronológica de recebimento do NOR pela Autoridade Portuária, salvo quando o comprimento da vaga disponível e/ou a profundidade do cais não forem compatíveis com o LOA e/ou o calado do navio a atracar.

Parágrafo Único. Para fins do presente artigo também deverão ser observados os requisitos necessários para a movimentação da carga em terra.

Art. 5º. As Ordens de Atracação serão expedidas a partir das deliberações resultantes das reuniões pré-operacionais, podendo a Administração do Porto alterá-las nos casos de antecipação de chegadas e/ou atrasos de saídas de embarcações.

Art. 6º. Todas as embarcações que demandarem ao Porto do Itaqui serão tratadas isonomicamente, obedecendo à ordem de recebimento de NOR e com observância aos tipos de atracação previstos no Capítulo seguinte desta Portaria.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **ORDEM DE ATRACAÇÃO**

Art. 7º. As atracações obedecerão a seguinte ordem:

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

§ 1º. Nos casos de coincidência de aviso de NOR, prevalecerá a carga destinada à exportação e/ou cabotagem.

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

Art. 8º. 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 de cais 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 do mesmo Agente. Se também não houver embarcação do mesmo agente, 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 cais ou 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. 9º. A atracação preferencial somente será observada quando prevista em contrato firmado com a Autoridade Portuária.

§ 1º. Em havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, prevalecerá o *NOR*, 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, prorrogar em até 48 (quarenta e oito) horas a atracação de navio de preferência.

Art. 10. Será concedida atracação prioritária:

- I. Em caso de risco comprovado de desabastecimento dos itens de primeira necessidade da população da região; e/ou,
- II. Aos navios que venham a movimentar, exclusivamente, cargas para as quais o Porto possua aparelhamento especial de cais.

Art. 11. Em não ocorrendo nenhuma das situações previstas nos artigos anteriores, a atracação será realizada de acordo com a ordem sequencial (FCFS) de chegada.

Art. 12. O navio que não realizar as operações de carga e descarga, seja em ritmo normal ou em período estabelecido na reunião pré-operacional, deverá desatracar imediatamente e

ocupará o último lugar na fila de espera, como se houvesse chegado ao 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 de janela de atracação está condicionada à aprovação da Autoridade Portuária.

§ 2º. Se na realização da desatracação que rege este artigo for verificada a falta de iniciativa do Armador ou de seu Agente, a Administração do Porto deverá promover a desatracação por conta e risco do Armador.

## CAPÍTULO V

### DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DOS BERÇOS

Art. 13. Berço 100 e 101: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam no mínimo 60% (sessenta por cento) da capacidade nominal dos equipamentos;
- II. Exportação, desde que haja a produtividade mínima e disponibilidade de carga na retro área ou armazenado, conforme instrumento de parametrização de pranchas/produtividade da Autoridade Portuária; e,
- III. Sequencial (FCFS).

Art. 14. Berço 102: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Em caso de risco comprovado de desabastecimento dos itens de primeira necessidade da população da região, vinculado com a comprovação de estoque;
- II. Operações de container;
- III. Exportação, desde que haja a produtividade mínima e disponibilidade de carga na retroárea ou armazenado, conforme instrumento de parametrização de pranchas/produtividade da Autoridade Portuária; e,
- IV. Sequencial (FCFS).

Parágrafo único. Todas as operações realizadas neste berço deverão ser finalizadas no prazo máximo de até 72 (setenta e duas) horas operacionais.

Art. 15. Berço 103 e 105: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam no mínimo 60% (sessenta por cento) da capacidade nominal dos equipamentos;
- II. Navios que movimentam carga sobre linha ferroviária; e,
- III. Sequencial (FCFS).

Art. 16. Berços 104, 106, 108: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Sequencial (FCFS); e,
- II. Navios de transbordo de carga obedecerão às condições previstas no art. 35 do Anexo desta Portaria.

## **CAPÍTULO VI**

### **DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

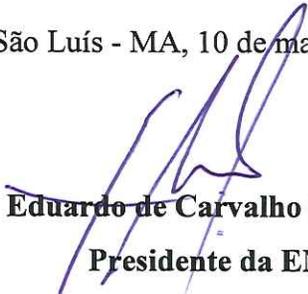
Art. 17. Ficam revogadas todas as normas anteriores ou contrárias à esta Portaria.

Art. 18. 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, 10 de março de 2017.



**Eduardo de Carvalho Lago Filho**  
**Presidente da EMAP**

**ANEXO I DA PORTARIA Nº 063/2017, DE 10 DE MARÇO DE 2017 QUE APROVA AS REGRAS QUE ESTABELECEM AS NORMAS DE ATRACAÇÃO NO PORTO DO ITAQUI.**

**CAPÍTULO I  
DO OBJETO**

Art. 1º. Regula os procedimentos e demais critérios operacionais baseados na viabilidade operacional e da infraestrutura dos berços do Porto do Itaqui.

**CAPÍTULO II  
DA NOMEAÇÃO E ACEITAÇÃO DOS NAVIOS**

Art. 2º. 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. 3º. O aceite de navios pelo Porto do Itaqui obedece aos critérios expressos no Anexo I.

§1º. Casos excepcionais, ou seja, de navios que não se enquadrem nas características do Anexo I, 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 da Delegacia de Portos e Costa (DPC), localmente representada pela 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 maior 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. 4º. A Coordenadoria de Programação e Controle Operacional 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 III DO PLANO DE AMARRAÇÃO**

Art. 5º. 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 IV DO PEDIDO DE ATRACAÇÃO**

Art. 6º. O Agente Marítimo deverá registrar no Sistema da EMAP o Pedido de Atracação, solicitando a ratificação do mesmo.

Art. 7º. O navio somente terá sua atracação deferida caso atenda a todos os pré-requisitos de seu aceite e de sua operação.

Art. 8º. Para a ratificação do Pedido de Atracação, a Coordenadoria de Programação e Controle Operacional verificará se os dados informados estão de acordo com o Aceite do Navio, bem como se os demais dados da viagem foram informados. Então, ratificará no Sistema da EMAP, podendo ser visualizado no Site da EMAP.

Art. 9º. Alterações de dados informados no Pedido de Atracação, bem como regularizações documentais do navio e/ou da carga, pelos Armadores ou seus prepostos, deverão 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.

Art. 10º. Cabe à Autoridade Portuária autorizar a atracação, a desatracação, o fundeio, a marcação de manobras e o tráfego de embarcação na área do Porto, depois de autorizada pelas demais autoridades competentes.

§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. 11. No caso de falta de documentação da carga devidamente liberada, falta de espaço para armazenagem no terminal ou falta de condições operacionais do navio, do terminal ou das estruturas de operações, o Agente ou Armador deverá confirmar a prontidão do navio 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 carga esteja pronta ou possua espaço para armazenagem.

Art. 12. A condição de falta de área de estocagem para carga de exportação, não será justificativa para requisição de operação fora dos procedimentos operacionais.

Art. 13. Somente será concedida a atracação prioritária e liberação de janela operacional aos navios cuja operação de descarga já dispuser de autorização da Autoridade Aduaneira e demais autoridades intervenientes, devendo ser comprovado pelo Cliente ou seu Operador Portuário o destino da mercadoria para local situado a uma distância de no máximo 15 (quinze) km do Porto, ou caso devidamente comprovada logística que atenda aos critérios mínimos de aceite de desempenho operacional.

Parágrafo único. O mesmo será autorizado, a critério da Autoridade Portuária, no caso de embarque, se comprovado o mínimo de 70% (setenta por cento) da carga disposta no pátio da área primária ou em área do cliente localizada em no máximo 15 (quinze) km do Porto, de modo que não comprometa a prancha estipulada para a operação.

Art. 14. Para as atracações preferenciais que utilizem recursos mecanizados, serão requeridas garantias de desempenho médias, no mínimo iguais ou superiores a 60% (sessenta por cento) da capacidade nominal do aparelhamento, ou de acordo com a cláusula contratual pactuada com a EMAP.

Parágrafo único. Caso sejam registradas 02 (duas) operações seguidas sem atingir a performance mínima acima requerida, desde que não justificado à EMAP os motivos, para o navio seguinte, o embarcador poderá perder a condição de atracação preferencial.

Art. 15. Para operações de exportação, o Cliente terá até 03 (três) dias úteis antes da data prevista para a atracação do navio, para confirmar formalmente a prontidão de carga no dia da atracação. Na referida data, caso não ocorra sua manifestação formal, será considerada a data de prontidão de carga. Após este período, se houver a negativa desta prontidão, o navio perderá a preferência, devendo ser considerado o ETA do navio para reorganização de fila.

Art. 16. Caso o navio tenha sido beneficiado com atracação especial, em função de risco comprovado de desabastecimento, conforme o art. 2º, XIII desta Portaria, e não seja comprovada a veracidade das informações fornecidas, o mesmo deverá desatracar imediatamente, passando a ocupar o último lugar na fila de atracação, cabendo às empresas responsáveis pelas informações assumirem as despesas incorridas pelas partes preteridas.

Art. 17. Para embarcações offshore, rebocadores, lanchas de apoio marítimo ou quaisquer outras embarcações 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.

## CAPÍTULO V DO ACEITE DA OPERAÇÃO

Art. 18. O Agente Marítimo deverá encaminhar à Coordenadoria de Planejamento Operacional os seguintes documentos e informações:

- I. Plano de Carga e/ou Descarga;
- II. Disponibilidade de equipamentos de bordo;
- III. Dados do navio para inserção de logística operacional (transbordo/baldeação);
- IV. Interligação de modais;
- V. *Packing list*;
- VI. B/L;
- VII. Plano de carga e/ou descarga;
- VIII. FISPQ, quando aplicável;
- IX. Certificados dos equipamentos de bordo, caso sejam utilizados na operação; e,
- X. CAA, para casos aplicáveis conforme regras de Navegação de Cabotagem para navios de bandeira estrangeira no território brasileiro, estabelecidas pela ANTAQ.

Art. 19. 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 e em situação regular perante a Autoridade Portuária.

Art. 20. Será agendada, pela Coordenadoria de Planejamento Operacional, 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. 21. 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.

## **CAPÍTULO VI DAS PRANCHAS OPERACIONAIS**

Art. 22. As pranchas operacionais estão definidas em sistema mecanizado ou não mecanizado, de carregamento e descarregamento, de acordo com os produtos, nos termos do anexo IV desta Portaria.

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

## **CAPÍTULO VII DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS**

Art. 23. Serão contabilizadas paralisações operacionais pelo Setor de Operações 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 paralizações, a Coordenação de Operação da EMAP deverá acionar as partes envolvidas e fazer as devidas correções de forma consensada.



Art. 24. Para o cálculo de ocupação de berço considera-se o período de tempo compreendido entre a amarração do primeiro cabo na atracação até a retirada do último cabo de desatracação.

Art. 25. Para cálculo de horas operacionais, consideram-se operações 24 (vinte e quatro) horas, salvo acordado com a Autoridade Portuária do impedimento pelo Operador Portuário.

Parágrafo único. 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 paralizações motivadas por problemas de infraestrutura de responsabilidade da Autoridade Portuária.

Art. 26. 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 Pedido de Atracação do navio;
- II. Houver ausência de carga 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. 27. Dependendo da necessidade operacional, a Autoridade Portuária poderá solicitar o *shift* 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 *shift* 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 *shift* sobre cabos, deverá estar em conformidade com o procedimento de atracação da EMAP.

Art. 28. 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 o retorno será considerado a data de desatracação, como seu novo ETA, bem como estará sujeito a pagamento da tarifa estabelecida pela Tabela II, norma de aplicação nº 4.

Art. 29. 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. Não será permitida a alteração do Pedido para a inclusão de uma nova operação, sendo obrigatória a emissão de um novo Pedido, neste caso o navio deverá desatracar e o ETA será considerado a data da sua desatracação.

Art. 30. Para efeito da aplicação do art. 12 desta Portaria, 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 considerado o novo ETA 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. 31. 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.

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

§2º. O tempo de espera do navio somente começará a ser contabilizado a partir da apresentação do aceite do Aviso de Prontidão (NOR), desde que todas as demais condições operacionais para o navio, como área para armazenamento da carga, operador portuário definido, documentações legais e demais questões logísticas.

Art. 32. Após a emissão do NOR, 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. Caso um dos envolvidos na operação não esteja apto, no momento da atracação, o será considerado no momento que os mesmos estiverem aptos a operar.

Art.33. 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, igual ou menor quantidade de carga do navio preterido *by passado*, e este ocupará a vez na fila considerando o ETA do navio privilegiado.

Art. 34. Para priorização do Berço 102, conforme Art. 14, item I, desta Portaria, havendo navios com a mesma ordem de prioridade prevalecerá a seguinte sequência o GLP, gêneros alimentícios, com risco comprovado de desabastecimento na região, e contêiner.

Art. 35. Ficará a critério da Autoridade Portuária, em casos excepcionais, autorizar a prioridade para a operação de transbordo de carga entre navios atracados nos berços 104, 106 e/ou 108, desde que não ocorra descontinuidade entre uma desatracação e atracação por mais de 06 (seis) horas.

Art. 36. É de responsabilidade do Comandante do navio ou de seu preposto/agente as eventuais avarias ou danos causados às instalações portuárias (bóias 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.



## ANEXO II

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	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, CLP, CNTR, CG	25	18*
103	270	15,00	14,5	229	40	28	100.000	GS, CG, GL	25	18*
104	200	13,00	12,5	183	40	Ilimitado	80.000	GL, GS, CG	25	18*
105	280	18,00	17,5	229	45	18	150.000	GS, GSM, GL	25	18*
106	420	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 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, Cobre.

\* Observar o disposto no art. 3º, §2º, do Anexo I desta Portaria.

f.

**ANEXO III**

**PLANO DE AMARRAÇÃO**

<b>Berços</b>	<b>LOA ≤ 150 m DWT ≤ 20.000 Ton</b>	<b>LOA &gt; 150 m ≤ 190 m DWT ≤ 40.000 Ton</b>	<b>LOA &gt; 190 m DWT &gt; 40.000 Ton</b>	<b>Navios GLP</b>	<b>Navios Contêiner es LOA ≤ 150 m DWT ≤ 20.000 Ton</b>	<b>Navios Contêineres LOA &gt; 150 m ≤ 190 m DWT &gt; 20.000 ≤ 40.000 Ton</b>	<b>Navios Contêineres LOA &gt; 190 m DWT &gt; 40.000 Ton</b>
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 IV

### Granéis Sólidos:

#### Sistema Mecanizado (Em Ton/Hora)

Produtos	Berço 101	Berço 103	Berço 105
Carvão	580	-	-
Soja	-	1.042	1.042
Milho	-	1.042	1.042
Farelo de Soja	-	667	667
Ferro Gusa	-	-	1.042
Concentrado de Cobre	-	-	708
Demais Granéis	-	1.042	1.042

OBS: 60% do Volume Nominal do Equipamento ou Cláusula Contratual.

#### Sistema Não Mecanizado - Descarga - Ton/Hora

Produtos	2 Ternos	1 Terno
Fertilizantes	300	200
Uréia	188	125
Clínquer	292	204
Carvão	375	262
Escória	188	125
Trigo e Arroz	300	200

#### Sistema Não Mecanizado - Carregamento - Ton/Hora

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

OBS: Operações restritas aos Berços 101 e 102 em virtude do local de estocagem.

#### Carga Geral - Ton/Dia

Produtos	2 Ternos	1 Terno
Celulose	14.000	9.000
Trilhos	2.000	1.400
Carga Paletizada	3.000	1.800
Carga Viva	N/A	2.500 Cabeças/Dia
Contêineres	25 Movimentos/hora	15 Movimentos/hora

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

Obs.2: Só serão autorizadas operações de 01 (um) Terno quando apresentar risco de segurança operacional, ou se o navio possuir carga somente em um porão.