

PORTO ORGANIZADO DO ITAQUI

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA - EMAP

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

São Luís

2023

**NORMA PARA ATRACAÇÃO E
DESATRACAÇÃO 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 da Portaria nº 205/2020 - PRE.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 - DO OBJETO

CAPÍTULO 2 - DEFINIÇÕES

CAPÍTULO 3 - DAS CARACTERÍSTICAS DOS BERÇOS E DO ACEITE DOS NAVIOS

CAPÍTULO 4 - DO PLANO DE AMARRAÇÃO

CAPÍTULO 5 - DO PEDIDO DE ATRACAÇÃO

CAPÍTULO 6 - DO ACEITE DA OPERAÇÃO

CAPÍTULO 7 - DA ORDEM DE ATRACAÇÃO

CAPÍTULO 8 - DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DOS BERÇOS

CAPÍTULO 9 - DAS PRANCHAS OPERACIONAIS

CAPÍTULO 10 - DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

CAPÍTULO 11 - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

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.

2.2. Atracação Preferencial

É aquela em que determinada embarcação tem preferência sobre outras embarcações, por se tratarem de navios com escalas regulares definidas em portaria da EMAP, navios que irão utilizar aparelhamento especial de cais, 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; A preferência somente poderá ser aplicada após a conclusão das horas operacionais das atracções anteriores.

2.3. 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.

2.4. Sistema informatizado de programação e controle das operações

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

2.5. 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.

2.6. Aparelhamento especial de cais

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

2.7. FCFS (First Come, First Served)

Regra que estabelece que o primeiro navio a informar a prontidão será o próximo na fila de atracação, observados, contudo, os requisitos da ordem de atracação da presente Portaria.

2.8. Horas Operacionais

Horas estimadas para operacionalização do navio já se expurgando as horas excludentes.

2.9. 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 item 10.4 desta Portaria;

2.10. Ritmo Normal

Trabalho de carregamento e descarrega de mercadorias realizados nas embarcações, de acordo com o Plano de Operação aprovado pela Administração Portuária em reunião pré-operacional e com a tabela de produtividade adotada no Porto do Itaqui.

2.11. Período

O tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no Porto.

2.12. Janela operacional

Para atracação em janela operacional será informado pela Autoridade Portuária o período de berço disponível para operação, afim de diminuir ociosidade do berço e otimizar fila de navios. Os clientes e operadores portuários que aceitarem a condição de janela operacional estão cientes da desatracação na data previamente definida pela EMAP, independente de horas operacionais e excludentes.

2.13. Janela operacional pré-definida

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

2.14. Reunião Pré-operacional

Reunião realizada entre a Administração Portuária, Clientes, Operadores Portuários, Agentes do Navio e demais partes envolvidas na operação, que deve ocorrer 48 (quarenta e oito) horas antes da operação, com o objetivo de planejar e definir as metas operacionais de cada navio e suas respectivas operações, tendo como base os dados fornecidos à Administração Portuária.

2.15. NOR - Notice of Readiness

Aviso de prontidão informando que a embarcação está pronta para a operação de carregamento ou descarga.

2.16. NOA – Notice of Arrival

Aviso de chegada do navio.

2.17. LOA - Length of Overall

Comprimento máximo do casco de um navio.

2.18. Risco comprovado de desabastecimento

Registro de controle de estoque que comprove que determinado item de primeira necessidade para a região ou utilizado na prestação de serviço de utilidade pública está se esgotando e que a operação para abastecimento deve ocorrer única e exclusivamente pelo Porto do Itaquí.

2.19. 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, incluindo a avaliação dos equipamentos na configuração que compõe o sistema ao qual pertencem.

2.20. BY PASS

Situação onde o navio é chamado para realizar a atracação, mas opta por permanecer na fila de atracação, abrindo oportunidade para o próximo navio habilitado para operar, todavia, mantendo sua posição na fila.

2.21. Documento Único Virtual – DUV

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

2.22. 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.

2.23. Packing List

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

2.24. Bill of Lading - BL's

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

2.25. 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.

2.26. Tallys de conferência

Documento oficial emitido pelo Órgão Gestor de Mão de obra onde contém as informações de paradas da operação do navio.

2.27. 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.

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 Máximo (M)	Boca Máxima (M)	Calado Aéreo Máximo (M)	DWT (Ton)	Tipo de Navio Padrão	Capac. Guindaste (min em Ton)	Idade Máxima (Anos)
99	264	15,00	14,5	225	40	Ilimitado	76.500	GS, CG	25	18*
100	320	15,00	14,5	240	40	28	100.000	GSM, GS, CG	25	18*
101	223	12,00	11,5	200	40	25	80.000	GSM, GS, CG	25	18*
102	223	12,00	11,5	200	40	Ilimitado	80.000	GS, GL, GLP, CNTR, CG	25	18*
103	270	15,00	14,5	229	40	28	100.000	GSM, GS, CG, GL	25	18*
104	200	13,00	12,5	183	40	Ilimitado	80.000	GL, GS, CG, GLP	25	18*
105	280	18,00	17,5	229	45	18	150.000	GS, GSM, GL	25	18*
106	340	19,00	18,5	280	50	Ilimitado	155.000	GL	N/A	18*
108	299	15,00	14,50	245	40	Ilimitado	91.600	GL	N/A	18*

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

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

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

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 grânéis 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*.

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 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 Norma.

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

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 NOA (*Notice of Arrival*), 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 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.

§1º. 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.

§2º. 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.

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

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

§2º. Caso haja recusa da atracação, será realizado o BY PASS do navio, retornando o mesmo para fila.

§3º. A critério único e exclusivo da Autoridade Portuária, objetivando o maior aproveitamento da infraestrutura portuária, poderá ser autorizada a atracação em berço diferente ao específico indicado, desde que neste novo berço não tenham navios com habilitação para a operação e haja anuência prévia do Operador Portuário e Terminal.

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

5.4. Somente após atendido o item 5.1, será ratificado o Documento Único Virtual - DUV no Sistema Porto sem Papel.

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

5.5. As atualizações de dados informados no Pedido de Atracação, ETA, NOA, NOR, bem como regularizações documentais do navio e/ou da carga, deverão ser prestadas pelos Agentes Marítimos, devendo ser realizados até no máximo 24 (vinte e quatro) horas antes da atracação do navio, sendo facultada à Autoridade Portuária 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.

CAPÍTULO 6

DO ACEITE DA OPERAÇÃO

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

- 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;
- III – Se os Operadores Portuários estão devidamente pré-qualificados, credenciados conforme Procedimento PC-57 e em situação regular perante a Autoridade Portuária. E ainda, se o operador portuário está devidamente credenciado e indicado no sistema SISCOMEX CARGA, anterior ao início da operação;
- IV – Prontidão dos Terminais ou área de armazenagem para embarque/desembarque das cargas;
- V - Efetivação das anuências para operação no sistema PSP – Porto sem Papel, anterior ao início da operação; 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.

Parágrafo único. Deve a agência ou armador e o operador portuário confirmar a habilitação do navio (via sistema operacional do porto) para atracação junto à Autoridade Portuária até no máximo 24 (vinte e quatro) horas antes da previsão de Prático à Bordo - POB para atracação do navio, caso contrário será chamado o próximo navio da fila e assim prosseguirá até que a sua habilitação para operação esteja registrada no sistema operacional do porto.

6.4. 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 da mesma, sob pena de desatracação do navio.

6.5. Para embarque de cargas, seja em exportação ou cabotagem, é necessário informar no pedido de atracação o operador portuário, terminal e prontidão de pelo menos 70% (setenta por cento)

da carga armazenada dentro ou próximo ao Porto Organizado do Itaqui, 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).

CAPÍTULO 7

DA ORDEM DE ATRACAÇÃO

7.1. As atracções obedecerão a seguinte ordem:

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

§ 1º. É prerrogativa e dever da Autoridade Portuária garantir o máximo de aproveitamento da infraestrutura portuária disponível, razão pela qual não deixará berços livres para aguardar navios que tenham condição especial de atracção (preferência), colocando no berço disponível o próximo navio da fila, independentemente do volume a ser movimentado, salvo nos casos de atracção imediata ou para garantir janelas de operação pré - definidas.

§ 2º. A carga que detenha preferência nos termos do inciso II, somente poderá exercer seu direito quando observadas as pranchas mínimas estabelecidas pela Autoridade Portuária. Caso sejam registradas 02 (duas) operações seguidas sem atingir a performance mínima acima requerida, para o navio seguinte, o embarcador poderá perder a condição de atracção preferencial.

7.2. Será concedida a modalidade de atracção 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 atracção imediata, deverão solicitá-la com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas em relação à hora da atracção pretendida, salvo situações de emergência.

§ 2º. Na falta de cais ou berço livre para atracção imediata dos navios de turismo, deverá ser efetuada a desatracção 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 navio da mesma Agência. Se também não houver embarcação da mesma agência, será determinada a desatracção do navio que atracou por último, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a do navio de turismo a ser atracado.

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

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

7.3. Será concedida atracação preferencial na seguinte ordem:

I - Navios com escalas regulares definidas em Portaria da EMAP.

II - Por determinação de contrato de arrendamento, desta norma ou legal.

III - Navios que irão utilizar aparelhamento especial de cais.

IV - Navios que tenham desatracado por caso fortuito, força maior ou a pedido da Autoridade Portuária, exceto nos casos do item 10.7.

V - Em caso de interesse público, desde que devidamente justificado e aprovado.

§ 1º. Em havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, será utilizado como critério FCFS.

§ 2º. Caso o berço seja operado majoritariamente por navios com preferência de atracação, será permitido a flexibilização do critério FCFS, desde que haja acordo entre os usuários detentores da preferência. Não havendo acordo entre as partes, prevalecerá o critério FCFS.

§ 3º 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, desde que assegurada condições operacionais vantajosas para o porto.

§ 4º. Caso apenas parte da carga a ser operada goze do direito de preferência, será concedido o direito de atracação preferencial ao navio, desde que:

I – Esse volume represente pelo menos 40% da carga a ser operada;

II – Em caso de equipamento especial de cais, haja o compromisso de operar todo o navio com a prancha estabelecida.

§ 5º Os navios que optem por atracar antes de uma Janela Operacional pré-definida, deverão desatracar ao fim das horas concedidas na referida janela, arcando com os custos das suas manobras.

§ 6º Os navios que atracarem em uma Janela Operacional pré-definida, para garantir melhor aproveitamento da infraestrutura portuária disponível terão sua data de prontidão inicial preservada, desde que não tenham encerrado as horas operacionais concedidas para conclusão da operação do navio.

§ 7º A Autoridade Portuária se reserva ao direito de, para fins de otimização da janela de atracação e de fila de espera, prorrogar em até 48 (quarenta e oito) horas operacionais a atracação de navio de preferência.

§ 8º Para elaboração do Line up os navios serão alocados de acordo com o modo de operação informado. Caso o cliente altere a forma de movimentação da carga de não mecanizado para mecanizado ou vice versa, para efeito de fila de atracação, o NOR a ser considerado seria o da data da mudança, garantindo a previsibilidade do mapa, salvo situações excepcionais para aproveitamento de janelas de operação, desde que previamente aprovadas pela autoridade portuária.

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

7.5. Em não ocorrendo nenhuma das situações previstas nos artigos anteriores, a atracação será realizada de acordo com a 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), operador portuário, dos terminais e da prontidão documental que será fornecida pela agência. Após todas estas prontidões, a Autoridade Portuária estará considerando o navio habilitado para operação no Porto do Itaquí, 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 por outros meios disponíveis, sistemas de monitoramento, marine traffic etc e deverá ser apresentado às agências.

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

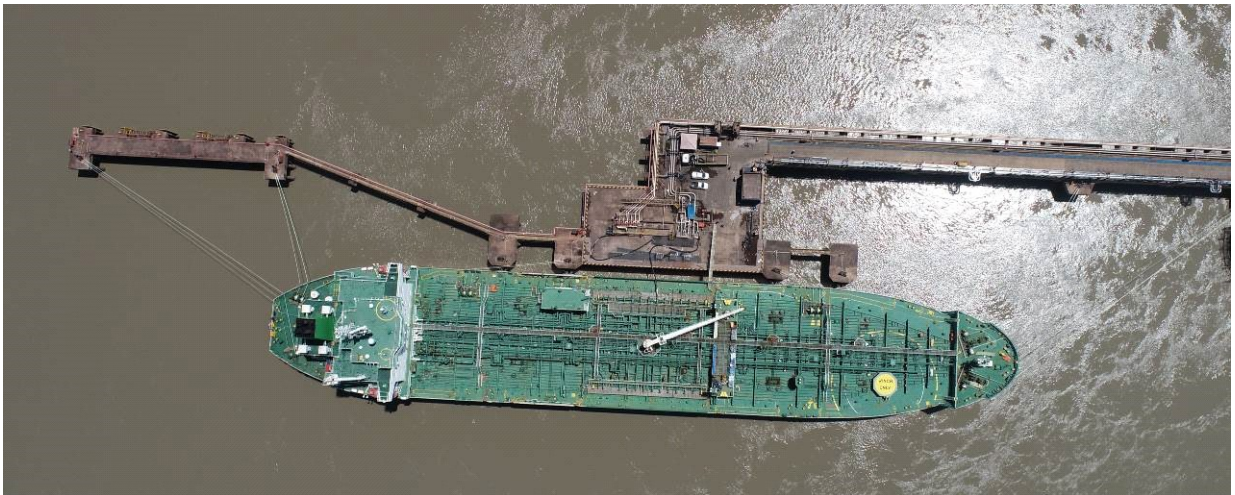
§2º. O tempo de espera do navio somente começará a ser contabilizado a partir da habilitação no Sistema informatizado de programação e controle das operações, desde que todas as demais condições operacionais, como área para armazenamento da carga, operador portuário definido, prontidão de carga e documentações legais e demais questões logísticas, sejam atendidas.

CAPÍTULO 8

DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DOS BERÇOS

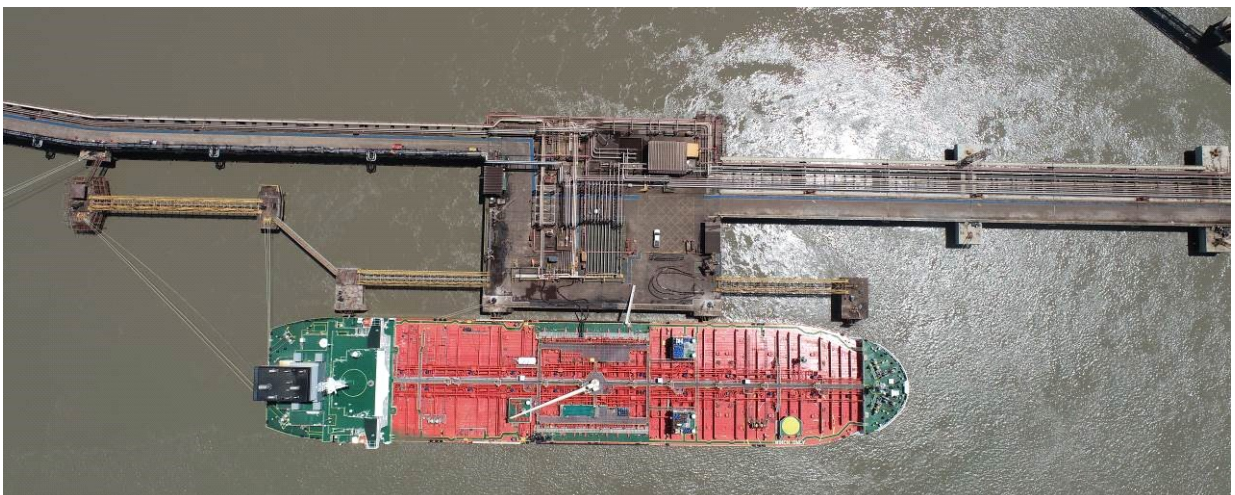
8.1. Berço 108: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios de transbordo de carga em berço distintos, desde que não ocorra descontinuidade operacional na operação de transbordo por mais de uma janela de maré, em função da espera do navio principal ou receptor com a devida prontidão para recebimento/envio da carga e que não ocupe os 03 (três) berços (B-104, B-106 e B-108).;
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% (setenta por cento) da carga na retro área ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- III. Sequencial (FCFS).



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

- I. Navios de transbordo de carga, que operem a contra bordo.
- II. Navios de transbordo de carga em berço distintos, desde que não ocorra descontinuidade operacional na operação de transbordo por mais de uma janela de maré, seja em função da espera do navio principal ou receptor ou devido a prontidão para recebimento/envio da carga e que não ocupe os 03 (três) berços (B-104, B-106 e B-108);
- III. Sequencial (FCFS).



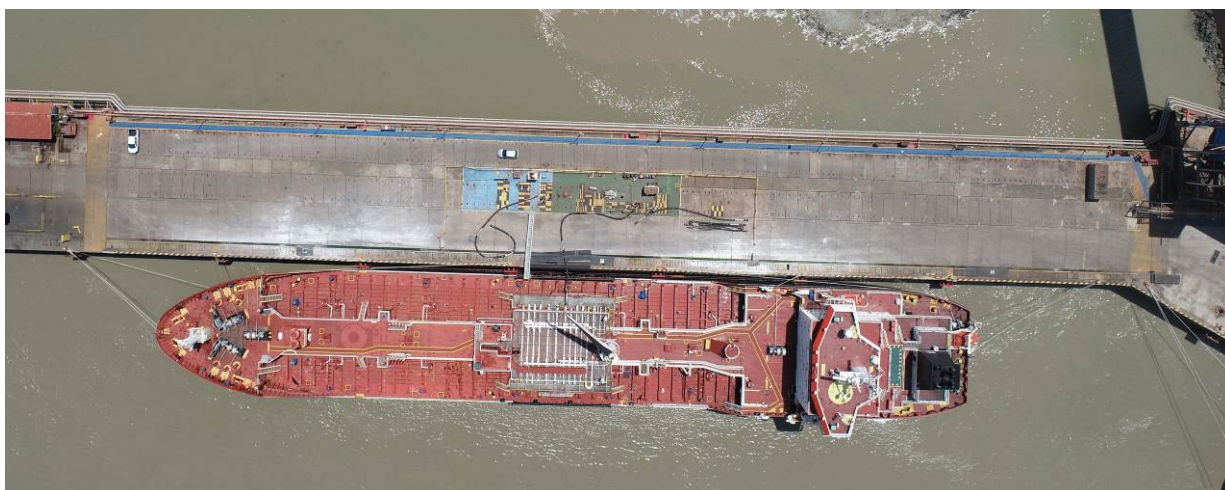
8.3. Berços 105: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação;
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% (setenta por cento) 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. GLP;
- II. Navios de transbordo de carga em berço distintos, desde que não ocorra descontinuidade operacional na operação de transbordo por mais de uma janela de maré, seja em função da espera do navio principal ou receptor ou devido a prontidão para recebimento/envio da carga e que não ocupe os 03 (três) berços (B-104, B-106 e B-108);
- III. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% (setenta por cento) da carga na retro área ou armazenada até 15 km do Porto; e,
- IV. Sequencial (FCFS).



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

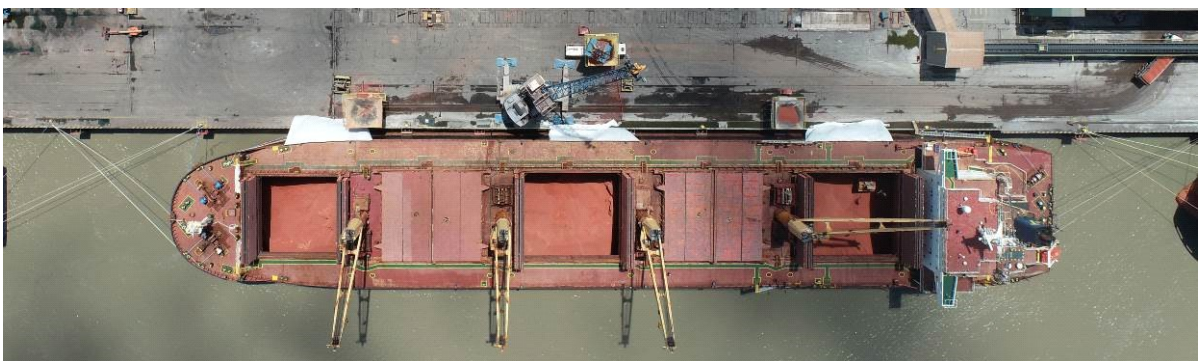
- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação.
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta Norma e possua disponibilidade de 70% (setenta por cento) da carga na retro área 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 Para navios que tragam cargas especiais de projeto, que por conta de suas características, não venham a ser armazenadas na área alfandegada do Porto, exigindo um alinhamento cronológico do desembarque portuário e da movimentação rodoviária e/ou ferroviária, com autorização de outros órgãos anuentes, para viabilizar sua logística;
- II. Sequencial (FCFS).



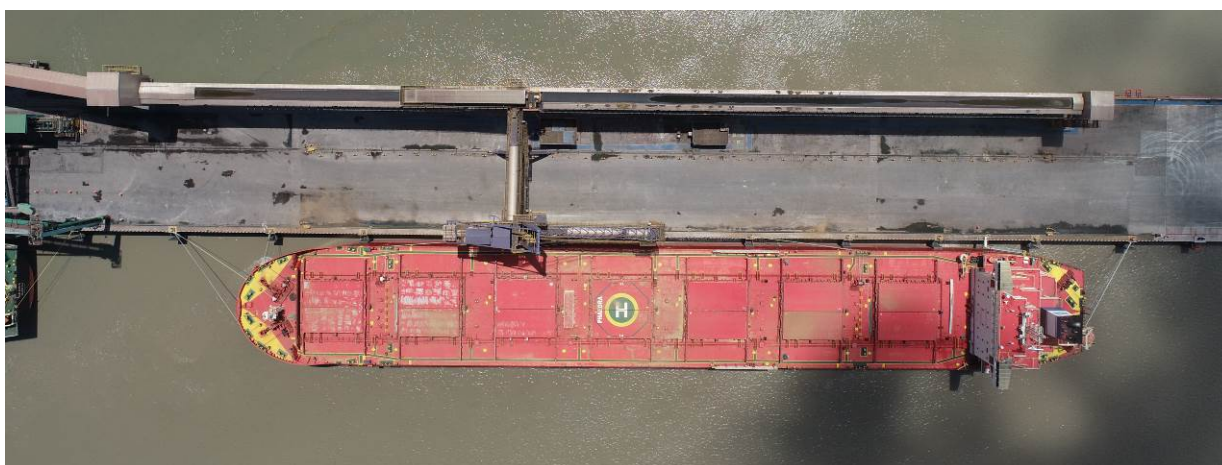
8.7. Berço 101: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

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



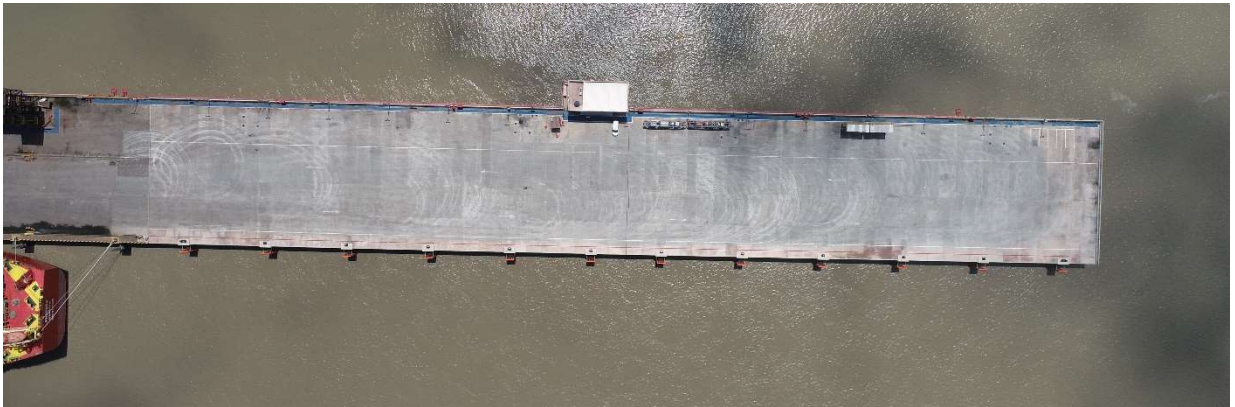
8.8. Berço 100: A atracação acontecerá na seguinte ordem:

- I. Navios com cargas que serão operadas através de aparelhamento especial de cais, desde que atinjam a performance diária prevista nesta norma de atracação;
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta norma e possua disponibilidade de 70% (setenta por cento) 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. Navios com carga geral, especialmente papel e celulose, provenientes do contrato de arrendamento que obtém preferência de atracação neste Berço;
- II. Exportação, desde que cumpra a produtividade mínima definida no anexo desta norma e possua disponibilidade de 70% (setenta por cento) da carga na retro área 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	377	-	-
Manganês	-	-	667
Concentrado de Cobre	-	-	708

Granéis Sólidos Sistema Não Mecanizado - Descarga - Ton/Hora

Produtos	Berço 99/100/101/102/103	
	2 Ternos	1 Terno
Fertilizantes	300	200
Uréia / Bentonita / Escória	250	150
Clínquer / Calcário	292	204
Carvão Mineral / Antracita	375	262
Trigo e Arroz	280	200
Demais Granéis Sólidos Não Mecanizados	300	200

*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 Sólidos Sistema Não Mecanizado - Carregamento - Ton/Hora

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

Carga Geral - Ton/Dia

Produtos	2 Ternos	1 Terno
Celulose (guindaste)	12.000	7.000
Celulose (ponte rolante)	14.000	9.000
Trilhos	2.200	1.700
Carga Paletizada	3.000	1.800
Carga Viva	N/A	2.500 Cabeças/Dia
Contêineres	25 Movimentos/hora	15 Movimentos/hora

*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 - Descarga (Em Ton/Hora)

Produtos	Berço 102	Berço 104	Berço 105	Berço 106	Berço 108
GLP	120 t/h	120 t/h	-	-	-
Soda Cáustica	-	300 t/h	-	300 t/h	300 t/h
Etanol	-	-	-	160 t/h	160 t/h
Diesel	170 t/h	500 t/h	170 t/h	500 t/h	260 t/h
Gasolina	-	435 t/h	-	420 t/h	417 t/h
Óleo Combustível	200 t/h	400 t/h	200 t/h	400 t/h	-
QAV	-	460 t/h	-	465 t/h	250 t/h

Granéis Líquidos - Carregamento (Em Ton/Hora)

Produtos	Berço 104	Berço 105	Berço 106	Berço 108
Diesel	500 t/h	170 t/h	500 t/h	500 t/h
Gasolina	420 t/h	-	420 t/h	420 t/h
Óleo Combustível	400 t/h	200 t/h	-	-

Granéis Líquidos - Transbordo (Em Ton/Hora)

Produtos	Berço 104	Berço 106	Berço 108
Diesel (Desembarque)	500 t/h	627 t/h	260 t/h
Diesel (Embarque)	1.108 t/h	1.452 t/h	778 t/h
Gasolina (Desembarque)	433 t/h	421 t/h	417 t/h
Gasolina (Embarque)	589 t/h	699 t/h	625 t/h
Óleo Combustível (Desembarque)	429 t/h	442 t/h	429 t/h
Óleo Combustível (Embarque)	215 t/h	215 t/h	215 t/h

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

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

§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.

CAPÍTULO 10

DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

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

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

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

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

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

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

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 a data e hora da liberação pelas autoridades anuentes.

§2º Para os casos onde a liberação das autoridades anuentes ocorra em 3 (três) horas ou menos do próximo turno do OGMO, será considerada como início das horas operacionais a hora de início do próximo turno.

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

- I. Intempéries;
- II. Greves de órgãos governamentais ou de categorias de trabalhadores diretamente relacionados e envolvidos nas atividades portuárias 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 situações de emergência 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.

10.6 É de responsabilidade do operador portuário, nos casos em que não houver integração de sistemas em tempo real, informar a quantidade de carga movimentada via Sistema informatizado de programação e controle das operações até 1 (uma) hora após o término de cada turno.

10.7. Os navios que não realizarem as operações no período estabelecido na Ata pré-operacional ou não cumprirem as pranchas estabelecidas nesta Norma estarão sujeitos a desatracar na próxima janela de manobras e deverão retornar para a fila de espera, com data de prontidão para operação no Porto no momento da desatracação.

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

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

- I. Gerente de Operações ou Logística – até 12 horas operacionais;
- II. Diretor de Operações – acima de 12 horas operacionais.

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

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

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

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

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 e haja navios já fundeados aguardando atracação no berço.

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

10.10. 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.

10.11. Para embarcações *offshore*, rebocadores, lanchas de apoio marítimo, realização de abastecimentos, ou quaisquer outras embarcações que não irão realizar movimentação de carga somente serão concedidas acostagens, mediante autorização e tempo estipulado pela Autoridade Portuária, desde que em faixa de cais compatível com a configuração da embarcação, e que não causem danos ao cais e/ou embarcação.

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.

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

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

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

10.13. O navio que não iniciar ou paralisar sua operação no prazo máximo de 12 (doze) horas, motivado pelo operador portuário, cliente ou armador, sem as devidas justificativas, estará sujeito à desatracação e sua nova data de habilitação para operação será considerada a data de desatracação.

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

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

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

10.15. 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 habilitação a data e horário da desatracação do mesmo, fazendo valer as regras estabelecidas nesta Portaria.

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

10.16. 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.

10.17. 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 reponsabilidade 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, podendo as decisões ser questionadas à diretoria da EMAP, sem prejuízo a apresentação de questionamento junto a ANTAQ.

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. 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.

Parágrafo único. Para atendimento desse artigo, permite-se a transferência de prioridades e preferências dos berços que sofrerem a interdição.

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

11.6. 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.

11.7. Esta Norma terá validade a partir da data de sua publicação no Diário Oficial do Estado do Maranhão.

Gilberto Oliveira Lins Neto
Presidente da EMAP