Portaria PRE nº 07 de 18 de maio de 2017.

Dispõe sobre normas e procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional no âmbito do Porto Organizado de Imbituba/SC.

A Diretoria Executiva da SCPar Por

to de Imbituba S.A., por intermédio de seu Diretor Presidente, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, considerando:

O disposto na Lei Federal nº 12.815/2013, na Lei Federal nº 9.537/1997; na Resolução nº 2.239/2011 - ANTAQ; na Resolução nº 2.297/2013 - ANTAQ; na Resolução nº 3.274/2014 - ANTAQ; nas Normas da Autoridade Marítima –NORMANs – estabelecidas pela Marinha do Brasil; na Portaria nº 111/2013 – Secretaria de Portos da Presidência da República; na Portaria PRE nº 005 de 08 de outubro de 2014 – SCPar Porto de Imbituba S/A;

A necessidade de revisar os parâmetros, termos e condições fixados pela Portaria PRE011 de 2016, com vistas ao aprimoramento da segurança, da produtividade e da celeridade das operações portuárias no âmbito do Porto Organizado de Imbituba/SC;

RESOLVE:

Art. 1º. Estabelecer e disciplinar procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional no âmbito do Porto Organizado de Imbituba/SC.

CAPÍTULO I – CONDIÇÕES GERAIS

Art. 2º. A utilização do canal de acesso, da área de fundeio, da baciade evolução e dos berços de atracação do Porto Organizado de Imbitubaserá autorizada pela Autoridade Portuária, obedecidasas normas estabelecidas pela Autoridade Marítima e pelos demais órgãos intervenientes.

Art. 3º. Para fins desta Portaria, considera-se:

I – Atracação prioritária: aquela concedida ao navio que terá sua atracação imediata, devendo haver a desatracação de outro navio que esteja ocupando a vaga daquele;

II – Atracação preferencial: aquela concedida ao navio beneficiado tão logo o berço se torne vago, mesmo que outros navios convencionais tenham chegado primeiro à área de fundeio;

III – Atracação condicional: é aquela concedida a navios não previstos nas atracações prioritárias ou preferenciais, autorizadas desde que o navio pretendente solicite atracação condicional por escrito, submetendo-se a desocupar o berço imediatamente, e em tempo hábil, às suas próprias expensas, após a chegada à barra de navio beneficiário de atracação preferencial e prioritária;

IV – Arribada forçada: é aquela atracação decorrente da falta de víveres ou aguada; de qualquer acidente acontecido à equipagem, carga ou navio, que impossibilite este de continuar a viagem; ou de temor fundado de inimigo ou pirata;

V – Rechego: é atividade destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes;

VI – Baixa produtividade: períodos que em mesmo operando não seja atingido o mínimo exigido;

VII – Inoperância: períodos em que não haja nenhum tipo de movimentação.

VII – Período: cada período de trabalho portuário, de 6 (seis) horas de duração, ou frações desses períodos.

CAPÍTULO II – TRÁFEGO E ATENDIMENTO ÀS EMBARCAÇÕES

Art. 4º. As embarcações e seus tripulantes estarão sujeitos aos termos e condições estabelecidos por esta Portaria durante o tempo em que permanecerem na área do Porto Organizado de Imbituba.

Parágrafo único. As embarcações atracadas deverão cumprir prontamente as ordens que forem determinadas pela Autoridade Portuária sempre que ocorrerem situações que possam comprometer ou expor a risco a segurança de pessoas, instalações e das próprias embarcações.

Art. 5º. Para que possam exercer suas atividades no âmbito do Porto Organizado de Imbituba os agentes marítimos deverão estar devidamente cadastrados pela Autoridade Portuária.

Art. 6º. Às agências marítimas compete:

I - Manter seus clientes e agenciados atualizados sobre as situações que envolvam as atracações, operações e desatracações;

II – Assumir inteira responsabilidade sobre seu agenciado perante a Autoridade Portuária, incluindo a cobertura de quaisquer espécies de danos que a conduta omissiva ou comissiva do agenciado venha causar ao patrimônio, ao meio ambiente ou às pessoas;

III – Apresentar a Requisição de Atracação (RDA) ao Setor de Operaçõescom no mínimo 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação;

IV – Apresentar em até 48 (quarenta e oito) horas antes da atracaçãoo "plano de carga" da embarcação, devidamente firmado pelo capitão do navio. Do plano deverão constar informações sobre a quantidade mínima e organização da carga para que a embarcação possa desatracar a qualquer momento, inclusive nos casos em que a desatracação for determinada em razão do descumprimento das normas estabelecidas na presente Portaria;

V – Anunciar o navio com no mínimo de 5 (cinco) dias de antecedência em relação a atracação, conforme previsto na Instrução Normativa RFB n° 800, de 27 de dezembro de 2007, ou no prazo fixado em norma que vier a substituir tal Instrução Normativa;

VI – É permitida a substituição do navio já anunciado, mantida a mesma carga e volume, desde que o Setor de Operações seja comunicado com 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação;

VII – Noscasos de omissões ou cancelamentos de escalas,o Setor de Operações deverá ser comunicado, por escrito, em até 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência do fato. Da comunicação devem constar expressamente os motivos da omissão ou cancelamento, bem como o rol de todos os clientes prejudicados.

Art. 7º. A embarcação situada na área da Poligonal do Porto Organizado com mercadoria perigosa e que não esteja ainda inteiramente livre de vapores inflamáveis, deverá exibir quando atracada, fundeada ou em movimento, a bandeira "B" do Código Internacional de Sinais, e uma

luz vermelha visível em todo o horizonte a uma distância de no mínimo 3 (três) milhas náuticas.

Art. 8º. No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar imediatamente dos berços, rumando para a margem oposta do canal, onde fundearão para combate ao fogo.

Art. 9º. Todo aquele que intencionar receber ou embarcar mercadorias de natureza especial, sobretudo quando se tratar de mercadorias perigosas, deverá verificar junto à Autoridade Portuária se o Porto dispõe de instalações e recursos adequados, compatíveis com a movimentação e armazenagem da referida mercadoria antes de efetivar o respectivo contrato de transporte marítimo.

Parágrafo único. A Autoridade Portuária não será responsabilizada por qualquer prejuízo ou dano que o dono, consignatário de mercadoria ou transportador marítimo e terrestre venham a causar ou a sofrer, caso não seja observado o que exigido no *caupt* deste artigo.

Art. 10. Para efeito do disposto nesta Portaria, considerar-se-ão mercadorias perigosas as que assim são classificadas no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG) da *International Maritime Organization* (IMO) ou em norma brasileira específica.

Art. 11. Nenhum serviço a bordo (incluindo mergulho) será autorizado ou executado sem prévia requisição e autorização da Gerência de Operações e se, for o caso, dos demais agentes intervenientes.

Art. 12. É expressamente proibida a lavagem de porões, raspagem, picotagem e polimento de hélices/cascos dentro da área do Porto Organizado.

Parágrafo único. Excepcionalmente, somente em casos de reparos determinados pela Autoridade Marítima, serão permitidos serviços depintura, tais como: nome da embarcação, porto de inscrição, escala de calado e disco de *Plintsoll*. Nesses casos, deverão ser apresentadas previamente as especificações de todas as medidas de segurança e meio ambiente que serão adotadas para a realização do serviço para aprovação pelas Gerências de Operações e de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Autoridade Portuária.

Art. 13. O posicionamento das embarcações será previamente informado pela Autoridade Portuária durante as reuniões de atracações.

Parágrafo único. Visando à otimização, à eficiência e ao bom funcionamento do Porto, a Autoridade Portuária poderá determinar o reposicionamento das embarcações a qualquer momento, às expensas do navio beneficiado.

Art. 14. A distância segura entre os navios será de no mínimo 20 (vinte) metros.

Parágrafo único. Caso a Praticagem constate mau tempo ou identifique outro fator de risco à segurança dos envolvidos, a distância mínima poderá ser alterada durante a manobra.

Art. 15. Em situações de instabilidade declarada pelo capitão da embarcação, a Autoridade Portuária irá reportara situação à Marinha do Brasil para apuração dos fatos.

Art. 16. As providências para os trabalhos de carregamento ou descarregamento, bem como as atracações e desatracações, devem ocorrer imediatamente após a expedição de todas as autorizações e licenças exigidas pelos órgãos intervenientes.

Art. 17. Uma vez intimado a desatracar por quaisquer razões, com justificativa fundamentada, se houver recusa por parte do capitão, serão imputadas automaticamente ao Armador/Afretador, diretamente ou através de seus representantes legais no Brasil, quando for o caso, penalidades pecuniárias e administrativas previstas na legislação vigente. Se for necessário serão suspensas as operações – incluindo utilização dos *gates* e balanças.

Art. 18. Com relação ao embarque de grãos agrícolas caberá ao Operador Portuário ou seu represente legal da carga apresentar em até 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação o preenchimento e assinatura da **DECLARAÇÃO DE SUFICIÊNCIA OPERACIONAL**, conforme modelo descrito no Anexo I desta Portaria, por intermédio da qual informa a disponibilidade mínima de 75% (setenta e cinco por cento) da carga a ser embarcada.

§1º. Para efeitos de verificação de armazenamento e de disponibilidade serão consideradas as cargas que estiverem armazenadas em Imbituba ou em Municípios vizinhos, desde que o local de armazenamento esteja situado a uma distância máxima de até 100(cem) km do Porto Organizado de Imbituba.

§2. No caso de operação que envolva mais de um exportador, a declaração deverá ser emitida pelos operadores responsáveis ou representantes legais e a soma das quantidades declaradas deve atender ao que estabelece o art. 18 desta Portaria.

Art. 19. As embarcações que realizarão operações consecutivas de carregamento e descarregamento, independente da ordem das operações, poderão fazê-lo sem necessidade de desatracar, desde que tais operações tenham sido anunciadas ao Setor de Operações, antes da atracação, nos prazos definidos nesta Portaria.

Parágrafo primeiro: a situação explicitada neste artigo aplica-se a operações realizadas no mesmo berço. Havendo necessidade de troca de berços, será considerada a posição original do navio na fila quando da primeira concessão de atracação.

Parágrafo segundo. Na classificação da embarcação para fins de concessão de atracação, prevalecerá a mercadoria que totalizar mais de 50% (cinquenta por cento) da totalidade da carga.

Art. 20. As atracações serão concedidas seguindo ordem de prioridades, de preferências e de cronologia de chegada ao Porto de Imbituba, nos termos abaixo:

I –Embarcações militares, de passageiros a turismo (cruzeiros) e barcos em situações de arribada forçada, desde que sejam obedecidas as regras da NORMAM 08, terão prioridade de atracação;

II – Berço 1: preferencial aos navios na seguinte ordem: granel líquido, granel sólido e carga geral.

§1º. No que tange aos navios de granéis sólidos, terão preferência no berço 1 navios que tenham dimensões superiores àqueles navios aptos à atracação no berço 3 (atualmente calado 11.50m / loa 200m). Terá como base a informação publicada no site da Autoridade Portuária.

III – Berço 2:prioritário aos navios de contêineres. A prioridade nas atracações dos navios de contêineres será concedida apenas a 01 (um) navio por vez;

IV – Berço 2: preferencial aos navios na seguinte ordem: carga geral, granel sólido, e granel líquido;

V – Berço 3:preferencial aos navios na seguinte ordem: granel sólido, carga geral, e granel líquido.

§1º. Nos casos especificados no inciso I do *caput* deste artigo, as atracações deverão ocorrer primeiramente nos berços que estiverem vagos. Caso todos os berços estejam ocupados e exista a necessidade de atracação em caráter prioritário, o último navio atracado deverá zarpar para área de fundeio externo, exceto em situações em que haja determinação por parte de algum órgão interveniente.

§ 2º. Caso ocorra a troca de berços (*shift*) de uma determinada embarcação por motivos técnico-operacionais, prevalecerá a embarcação que estiver fazendo o movimento (*shifting)*, mesmo que haja outros navios preferenciais aguardando atracação para aquele berço.

Parágrafo único. Entende-se como *shift* troca de berço ou ajuste na amarração da embarcação.

§3º. Caso duas ou mais embarcações do mesmo tipo de carga cheguem juntas ao Porto, terá preferência aquela carregada com produtos alimentícios ou perecíveis;

§4º. As embarcações que tiverem suas manobras postergadas por motivos imputados exclusivamente à Autoridade Portuária, como em casos de necessidades de obras de dragagem ou outras obras e serviços, terão sua atracação garantida, mesmo que haja outro navio preferencial para aquele berço.

Art. 21. Navios atracados em condição condicional ou preferencial assumirão inteira responsabilidade com os eventuais custos de desatracação na chegada de um navio com garantia de prioridade de atracação.

Art. 22. Para atracações convencionais, o critério obedecerá a ordem cronológica de chegada dos navios na área de fundeio.

Parágrafo único. A hora da chegada da embarcação será informada em documento enviado pelo comandante do navio ao seu agente local, e, em caso de dúvida, poderá a Autoridade Portuária exigir cópia da folha do diário de bordo.

Art. 23. Caso o navio tenha se beneficiado de atracação prioritária ou preferencial e seja verificada a inexatidão das informações apresentadas à Autoridade Portuária, o mesmo será penalizado com sua desatracação imediata, passando para o último lugar na fila de espera.

§1º. No caso do *caput* deste artigo, o próximo navio do exportador/importadorque fora penalizado, quando da solicitação de atracação, será reposicionado como último da fila.

§2º. A mesma penalidade descrita no *caput* deste artigo será imputada aos clientes que apresentaram informações inverídicas na DECLARAÇÃO DE SUFICIÊNCIA OPERACIONAL prevista no art. 18 desta Portaria.

Art. 24. Respeitada a ordem de atracação prevista no art. 20 desta Portaria, caso a embarcação não for compatível com o comprimento de berços disponível nem com a profundidade admitida, a atracação será concedida à embarcação que possuir condições operacionais.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo não se aplica a embarcações que tenham a prerrogativa de aguardar a preamar para atracar.

Art. 25. Só serão permitidas atracações às embarcações que estejam liberadas e autorizadas no Porto Sem Papel e nos órgãos intervenientes. As operações só poderão iniciar-se após a liberação dos órgãos intervenientes.

Art. 26. A embarcação que tiver que desatracar por questões técnicas e/ou administrativas terá assegurada a sua reatracação, sendo o próximo da fila, exceto no caso previsto no art. 23 desta Portaria, quando este irá para o final da fila.

Parágrafo único. Será considerado final da fila em relação à hora em que a embarcação for notificada pela Autoridade Portuária a desatracar, passando a ser o último navio da programação de atracações (*line up*).

Art. 27. A permanência de embarcações no berço ou a contrabordo deste somente será autorizada se não vier a prejudicar o funcionamento do Porto, conforme análise e juízo da Autoridade Portuária.

CAPÍTULO III – DOS NÍVEIS MÍNIMOS DE PRODUTIVIDADE OPERACIONAL

Art. 28. Os operadores portuários deverão cumprir as seguintes pranchas mínimas de produtividade:

I –Contêineres:

a) Berço 02: 50 (cinquenta) movimentos por hora (MPH);

b) Demais: 25 (vinte e cinco)movimentos por hora (MPH).

II – Carga geral: 350t por período em qualquer berço. Não se aplica para embarque de animais vivos (*live stock*).

III – *Reefer* (frigoríficos): 250t por período em qualquer berço;

IV– Descarregamento de granéis líquidos: 1.000t por período em qualquer berço;

V – Descarregamento de granéis sólidos (minerais e grãos agrícolas):

a) Berço 1: 1.200 t por período;

b) Demais: 1.000 t por período.

VI – Carregamento de granéis sólidos (grãos agrícolas):

a) Berço 1: 2.400 t por período;

b) Berço 2: 2.000 t por período;

c) Berço 3: 1.750 t por período.

VII – Carregamento de granéis sólidos especiais (farelo, cascas ou pellet´s):

a) Berço 1: 1.200 t por período;

b) Demais: 1.000 tpor período;

VIII – Carregamento de granéis sólidos (minerais):

a) Berço 1: 1.200 t por período;

b) Demais: 1.000 t por período.

Parágrafo único. Os pesosserão aferidos pelas balanças dos recintos alfandegados, sejam do Porto Organizado ou terminais arrendados.

Art. 29. Caso haja o descumprimento das pranchas mínimas operacionais fixadas no artigo anterior, as embarcações estarão sujeitas à desatracação quando as operações portuárias apresentarem 4 (quatro) períodos, sucessivos ou não, de produtividade abaixo da mínima fixada pelo art. 28 desta Portaria ou de inoperância.

§1º Para fins de desatracação por baixa produtividade não será computado o período em que ocorrer o início da operação e na hipótese de inoperância não será computado o período em que ocorrer a atracação.

§ 2º.São causas que podem afastar a desatracação por baixa produtividade:

I - eventual congestionamento das vias de circulação interna e externa, não imputável ao operador portuário;

II - eventual congestionamento ou inoperância das balanças de pesagem do Porto Organizado;

III - queda do sistema aduaneiro do Porto Organizado que venha a retardar o fluxo normal da operação;

IV - quedas de energia elétrica que possam retardar ou prejudicar o fluxo normal da operação;

V - greves ou outro tipo de manifestação afetem diretamente a atividade portuária;

VI -atividade de rechego, desde que devidamente comprovado à Autoridade Portuária.

VII - nos períodos em que a condição climática adversa (chuva, vento ou neblina) impossibilite a continuação das operações, será considerado:

a) Berços 1 e 2 serão acrescentados 1 (uma) hora ao tempo de interrupção;

b) Berço 3 será acrescida 2 (duas) horas, necessárias às providências de retomada da normalidade das operações e, nesse caso,

c) Em ambas situações serão consideradas prancha mínima proporcional ao período em que ocorreu o fato

VIII - situações a bordo que comprometam a atividade dos operadores portuários.

§ 3º. São causas que podem afastar a desatracação por inoperância:

I - Condições climáticas adversas (chuvas, ventos, neblina, ressacas). Poderá ser abonado o período em que tenha constatação de chuva em pelo menos 50% do período (desde que haja comprovação);

II - Defeitos nos equipamentos portuários e seus conjuntos de acessórios. Poderá será concedido apenas um período de carência, desde que tal evento tenha sido devidamente comprovado pelo operador portuário ao Setor de Operações.

III - Falta de liberação por parte dos órgãos intervenientes;

IV - Situações a bordo que comprometam a atividade dos operadores portuários.

§ 4º.O operador portuário poderá requerer que seja abonado eventual descumprimento de prancha mínima, desde que comprove a ocorrência de uma das causas previstas no parágrafo anterior, mediante requerimento ao Setor de Operações até 12 horas (6 horas diurno, 12 noturno) após o período em que tenha se verificado a ocorrência.

§ 5º. No caso de defeitos nos equipamentos portuários, será concedido apenas um período de carência, desde que tal evento tenha sido devidamente comprovado pelo operador portuário ao Setor de Operações.

§ 6º. A primeira aferição do desempenho da operação para verificação de baixa produtividade somente ocorrerá ao final do 5º período de operações, considerados os 4 (quatro) períodos de operação anteriores.

§ 7º. Se a produtividade ao final de 4 (quatro) períodos for maior ou igual à soma das produtividades mínimas em cada período, nenhum desses períodos será considerado de desempenho insuficiente, mesmo que tenha apresentado movimentação abaixo do mínimo estabelecido no art. 28 desta Portaria.

§ 8º. Para efeitos de desatracação, a manobra de saída deverá ocorrer após constatado o 4º período de inoperância oubaixa produtividade e ao término do período em que for recebida a notificação da Autoridade Portuária.

§ 9º. Os prazos para inoperância ou baixa produtividade só serão contabilizados a partir do momento em que outra embarcação esteja localizada na área do Porto Organizado, requeira atracação e esteja apta a operar imediatamente.

§ 10º. A notificação em relação ao descumprimento dos parâmetros mínimos de produtividade operacional independe de reunião de programação.

§ 11º. É de responsabilidade do operador portuário informar ao Setor de Operações no período subsequente o(s) motivo(s) para eventual não requisição de terno junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO).

§ 12º. O operador portuário que não cumprir as pranchas mínimas de produtividade previstas nesta Portaria,sem justificativa, estará sujeito, ainda, a anotação em seu cadastro de pré-qualificação junto à Autoridade Portuária, o que poderá levar, inclusive, a comunicação à ANTAQ para as providências cabíveis.

CAPÍTULO IV – CONSIDERAÇÕES GERAIS

Art. 30. As operações portuárias deverão cumprir o horário operacional do Porto Organizado nos sete dias da semana, sendo os seguintes os turnos (períodos) de trabalho:

I – das 07h às 13h;

II – das 13h às 19h;

III – das 19h à 01h;

IV – da 01h às 07h;

Art.31. As ordens para atracação e desatracação são de responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária.

Art. 32. A Autoridade Portuária poderá suspender ou cancelar a qualquer momento as operações que prejudiquem o bom funcionamento do Porto;

Art. 33.As operações portuárias deverão respeitar estritamente todas as normas vigentes no Porto Organizado de Imbituba.

Art. 34. As reuniões de atracação acontecerão diariamente, de segunda a sexta, às 09h30m., na sala de reuniões da Gerência de Operações, podendo eventualmente ocorrer reuniões extraordinárias ao longo dos diasúteis ou nos finais de semana, cuja convocação será efetuada pela Autoridade Portuária.

§1º. Estão credenciados a participar da programação junto à Gerência de Operações: os armadores, agentes marítimos e operadores portuários devidamente pré-qualificados pela Autoridade Portuária.

§2º. A participação de outros agentes nas reuniões de atracaçãopoderá ser autorizada pelo Gerente de Operações.

Art. 35. O descumprimento das normas e procedimentos operacionais previstos nesta Portaria sujeitarão o infrator às penalidades administrativas, cíveis e criminaisprevistas na legislação vigente.

Art. 36.Os casos especiais ou omissos serão decididos pela Autoridade Portuária, com base nos princípios da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade e eficiência, buscando sempre preservar a continuidade, a operacionalidade e a produtividade das operações portuárias.

Parágrafo único. Havendo divergência entre o previsto nesta Portaria e nos contratos de arrendamento vigentes, prevalecerão os dispositivos destes últimos.

Art. 37. Serão realizadas reuniões semestrais para análise desempenho das normas, ou a qualquer tempo, se a Autoridade Portuária julgar conveniente ou a maioria dos Operadores Portuários solicitarem.

Art. 38. Fica revogada a Portaria PRE011, de 15 de julho de 2016.

Art. 39. Esta Portaria entra em vigor às 7h (sete horas) do dia 18 de junho de 2017, devendo o extrato da norma ser publicado no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina.

Imbituba, 17 de maio de 2017.

LUIS ROGÉRIO PUPO GONÇALVES
Diretor Presidente
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.

PABLO DE ALMEIDA DA FONSECA
Gerente de Operações
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.

ANEXO I – MODELO
DECLARAÇÃO DE SUFICIÊNCIA OPERACIONAL

Nº: *(a ser preenchido pela AP)*

EXPORTADOR: _____

CNPJ: _____

OPERADOR PORTUÁRIO: _____

NAVIO: _____ CARGA: _____ NCM: _____

ARMAZÉM	MUNICÍPIO	CAPACIDADE DO ARMAZÉM (t)	QUANTIDADE ARMAZENADA (t)

Declaro para os devidos fins que possuímos a tonelagem mínima de75% (setenta e cinco por cento) da carga a ser embarcada no navio acima nominado, conforme estabelecido pela Autoridade Portuária de Imbituba.

Declaro ainda estar ciente de que a omissão de informação ou a apresentação de dados e documentos falsos e/ou divergentes pode resultar em responsabilidade administrativa, civil e criminal, conforme determina a legislação vigente.

Autorizo, desde já, a devida investigação e fiscalização para fins de averiguar e conferir a veracidade da informação constante da presente declaração.

_____

OPERADOR PORTUÁRIO