

RESOLUÇÃO DIPRE N. 59.2020, DE 24 DE ABRIL DE 2020

**ESTABELECE NORMAS PARA ATRACAÇÃO DE
NAVIOS NO PORTO DE SANTOS**

O DIRETOR-PRESIDENTE DA SANTOS PORT AUTHORITY – SPA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos I e VI do artigo 70 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 e nas Resoluções da ANTAQ;

Considerando a Decisão Direxe nº 195.2020, em sua 2032ª Reunião Ordinária realizada em 24-04-2020,

RESOLVE:

- I. Estabelecer normas para atracação de navios no Porto de Santos.
- II. Revogam-se todas as disposições em contrário.
- III. Esta Resolução entrar em vigor na data de sua publicação.



Casemiro Tércio Carvalho
Diretor-Presidente

Min/DIOPE/MS.7

NORMAS PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Esta Norma tem por objeto disciplinar e regular o tráfego de navios no Porto de Santos, nos termos da Lei nº 12.815/2013 de 5 de junho de 2013, do Decreto nº 8.033/2013 de 27 de junho de 2013 e das Resoluções da ANTAQ.

Parágrafo Único. Os procedimentos de atracação e demais critérios operacionais a serem observados no Porto de Santos serão regulamentados no Anexo desta Norma.

CAPÍTULO II DEFINIÇÕES

Art. 2º Para efeitos desta Norma considera-se:

- I. Tipos de atracação:
 - a. Imediata: aquela que deve ocorrer imediatamente após a chegada da embarcação ao Porto, independentemente de qualquer outra embarcação que goze de preferência ou prioridade para atracação;
 - b. Preferencial: aquela em que determinada embarcação tem preferência sobre outras embarcações por realizar atracação nos berços com aparelhamento especial de cais, mediante prévio contrato firmado com a Autoridade Portuária;
 - c. Prioritária: aquela determinada por legislação específica, que tem precedência sobre as outras embarcações, independente da ordem cronológica de chegada. A atracação Prioritária somente poderá ser aplicada após a completa operação das atracações Imediata e Preferencial;
 - d. Sequencial: aquela que deve respeitar a ordem cronológica do recebimento do Aviso de Prontidão ou NOR (*Notice of Readiness*).

- II. Requisição de Atracação e Prioridade (RAP): solicitação formal de atracação de navio realizado por Armador, por intermédio do Agente Marítimo credenciado junto à Autoridade Portuária, onde constam todos os dados da embarcação exigidos para o aceite operacional, bem como o ETA do navio no Porto;
- III. Relatório de Ocorrências Portuárias (ROP): Documento utilizado pela Autoridade Portuária para submeter determinada ocorrência à apuração da ANTAQ.
- IV. Aparelhamento especial de cais: instalações e/ou equipamentos fixados em cais e utilizados para operacionalização de determinados tipos de cargas;
- V. FCFS (*First Come, First Served*): regra que estabelece que o primeiro navio a enviar o NOR (*Notice of Readiness*) será o próximo na fila de atracação, observados, contudo, os requisitos da ordem de atracação do art. 8º da presente Norma;
- VI. Horas Operacionais: horas estimadas para operacionalização do navio já se expurgando as horas excludentes;
- VII. 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 nos demais casos descritos no art. 22 do Anexo desta Norma;
- VIII. Ritmo Normal: trabalho de embarque e desembarque de mercadorias realizado nos espaços de carga das embarcações, de acordo com a tabela de produtividade constante no apêndice desta norma;
- IX. Prancha mínima: índice que mede a produtividade mínima exigida para uma operação portuária. É aferida por berço, tipo de movimentação (embarque/desembarque) e produto.
- X. Período: o tempo de trabalho diurno ou noturno estabelecido no porto, cada um deles composto de dois turnos de 6 horas;
- XI. AB: Arqueação Bruta;

- XII. ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- XIII. DWT (*deadweight*): é a medida do peso que o navio está projetado para transportar (carga, passageiros, mantimentos, combustível, água etc.);
- XIV. NOR (*Notice of Readness*): aviso de prontidão informando que o navio está preparado para a operação de carregamento ou descarregamento;
- XV. NOA (*Notice of Arrival*): aviso de chegada do navio na área VTS;
- XVI. LOA (*Length of Overall*): comprimento máximo do casco de um navio;
- XVII. ETA (*Estimated Time of Arrival*): Horário Estimado de Chegada.
- XVIII. PSP (Porto Sem Papel): sistema estruturador criado para facilitar a análise e liberação de mercadorias nos portos brasileiros;
- XIX. POB (*Pilot On Board*): Prático a bordo;
- XX. Inspeções PSC (*Port State Control*): inspeções realizadas em navios de bandeiras estrangeiras;
- XXI. Inspeções FSC (*Flag State Control*): inspeções realizadas em navios de bandeira brasileira e em navios em AIT;
- XXII. AIT (Atestado de Inscrição Temporária): ato administrativo que visa o controle de embarcação estrangeira autorizada a operar em águas jurisdicionais brasileiras.
- XXIII. AIS (*Automatic Identification System*): Sistema Automático de Identificação de embarcação;
- XXIV. VHF (*Very High Frequency*): equipamento de radiocomunicação operado em faixa de frequência muito alta;
- XXV. VTS (*Vessel Traffic Service*): Serviço de Tráfego de Embarcações;
- XXVI. VTMIS (*Vessel Traffic Management Information System*): Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações; 4

- XXVII. Área VTS: área formalmente declarada onde se aplica o serviço. A divulgação da área será realizada por documento próprio, por ocasião da concessão da Licença de Operação.
- XXVIII. 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 de Santos, conforme decisão da Autoridade Portuária;
- XXIX. Ro-Ro (*Roll on-Roll off*): tipo de cargueiro empregado para o transporte de automóveis e outros veículos, de modo a que estes entrem e saiam do navio pelos seus próprios meios. No seu convés também costumam ser transportados contêineres.
- XXX. *Retrofit*: Revitalização e atualização da embarcação, por meio da incorporação de modernas tecnologias e materiais de qualidade avançada.

CAPÍTULO III DA REQUISIÇÃO DE ATRACAÇÃO

Art. 3º A atracação dos navios no Porto de Santos, que dependam da utilização do canal de acesso, somente será autorizada mediante apresentação prévia da Requisição de Atracação e Prioridade junto à Autoridade Portuária, com até quarenta e oito (48) horas de antecedência ao NOA, ou conforme demais casos previstos no Anexo desta Norma, 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, deverão ser observadas as exigências dos demais órgãos anuentes do sistema PSP.

Art. 4º Para a concessão da Ordem de Atracação 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, bem como dos requisitos necessários para a movimentação da carga em terra.

Parágrafo Único. A data/hora do NOR deverá ser comunicada pelo navio por rádio VHF ao VTMS do Porto de Santos, assim que estabelecido. Na indisponibilidade do serviço de VTS, o Agente Marítimo deverá comunicar o NOR para a caixa postal lineup@brssz.com, onde prevalecerá a data/hora de envio da comunicação eletrônica.

Art. 5º As Ordens de Atracação serão expedidas a partir das deliberações resultantes das solicitações encaminhadas por correio eletrônico ou pelo Sistema Virtual de Atracação, assim que implementado, podendo a Administração do Porto alterá-las nos casos de antecipação de chegadas e/ou atrasos de saídas de navios.

Art. 6º Todos os navios que demandarem ao Porto de Santos serão tratados com isonomia, obedecendo à ordem de recebimento de NOR e com observância aos tipos de atracação previstos no art. 8º desta Norma.

Art. 7º O navio que, por motivo ou interesses próprios, permanecer ao largo sem requisitar atracação nos prazos estabelecidos, terá a sua atracação protelada até a emissão da RAP, sujeitando-se a partir desse momento ao disposto nos art. 3º e 4º desta Norma.

Parágrafo Único. Para fins do presente artigo, o prazo estabelecido para emissão das RAP será até às 09:00 dos dias úteis.

CAPÍTULO IV **ORDEM DE ATRACAÇÃO**

Art. 8º 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. 4

§ 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 no Apêndice I.

Art. 9º Será concedida a modalidade de atracação imediata:

- I. Aos navios em situações de assistência e salvamento, por intervenção da Autoridade Marítima;
- II. Aos navios da Marinha de Guerra, nacional ou estrangeira, que não estejam empregados em operações comerciais, conforme solicitação da Capitania dos Portos de São Paulo, em berço de cais fixado em comum acordo com a Administração do Porto; e
- III. Aos navios de passageiros em viagens de turismo, com ou sem carga a movimentar, obedecendo a escala pré-determinada e que conduzam passageiros.

§ 1º. A disponibilidade de berços de atracação para navios de passageiros estará restrita aos terminais que possuem estrutura para recebimento desse tipo de navio, em consonância com o estabelecido no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Nas temporadas 2020/2021 e 2021/2022 permanece o número de vagas descritos em Resolução da Autoridade Portuária que trata do tema, a fim de que seja dado prazo suficiente para adequação da programação de navios sem que haja prejuízo na programação dos navios nas referidas temporadas. Na temporada 2022/2023, além do cais dedicado à atracação de navios de passageiros, a Autoridade Portuária disponibilizará mais dois berços para essa modalidade de atracação.

§ 2º. Os navios de passageiros, para obter a atracação imediata, deverão solicitá-la com antecedência mínima de sete (7) dias em relação à data da atracação pretendida, salvo situações de emergência.

§ 3º. Na falta de cais ou berço livre para atracação imediata dos navios de passageiros, deverá ser efetuada a desatracação de uma embarcação pertencente ao mesmo Armador do navio de

passageiro. 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.

§ 4º. O procedimento referido no parágrafo anterior, somente acontecerá se o Armador do navio de passageiro, por seu Agente ou representante, se comprometer formalmente a pagar os custos gerados por este procedimento.

§ 5º. 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 cujo comprimento do berço de atracação seja compatível com o LOA do navio a ser atracado.

Art. 10. A atracação Preferencial somente será observada quando prevista no contrato de arrendamento.

§ 1º. Em havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, prevalecerá a cronologia do 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, adiar em até vinte e quatro (24) horas a atracação de navio de preferência.

§ 3º. Ao navio que tenha outras mercadorias a movimentar, além daquelas destinadas ou provenientes de cais preferencial, a Autoridade Portuária fará uma nova avaliação dos critérios de enquadramentos da ordem de atracação, após o término da operação da carga que ensejou a atracação Preferencial.

§ 4º. Não havendo navio com atracação Preferencial, a atracação de qualquer navio poderá ser autorizada sob as seguintes condições:

- I. Por prazo determinado, levando-se em consideração os navios com chegada avisada na forma prevista no art. 3;

- II. Se, no decurso do prazo concedido, chegar o navio com direito a esse cais preferencial, o atracado na regra sequencial será transferido para outro trecho de cais ou fundeadouro, correndo por conta do navio beneficiado os custos incorridos pela mudança; e
- III. Se a chegada ocorrer depois do prazo concedido, as referidas despesas correrão por conta do navio que atracou condicionalmente.

Art. 11. Será concedida atracação Prioritária, conforme decisão da Autoridade Portuária, em caso de risco comprovado de desabastecimento dos itens de primeira necessidade, tais como, sem se limitar a: bens ou matéria prima necessária para atendimento de saneamento básico, saúde, segurança e alimentação.

Art. 12. Em não ocorrendo nenhuma das situações previstas nos artigos anteriores, a atracação será realizada de acordo com a ordem sequencial (FCFS) de chegada.

Art. 13. O navio que não realizar as operações de carga e/ou descarga em ritmo normal estará sujeito a cobrança adicional na tarifa incidente. Excepcionalmente, a critério da Autoridade Portuária, poderá desatracar e ocupar 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 Autoridade Portuária poderá promover a desatracação por conta e risco do Armador.

§ 3º. Os custos relativos às horas excedentes entre a comunicação da ordem de desatracação até a efetiva movimentação do navio sofrerão um acréscimo de 100% (cem por cento) da tarifa devida pela embarcação. 4

Art. 14. Aos navios em operação com carga/descarga será permitido um acréscimo de movimentação até o limite de 10% da carga declarada/programada para descarga ou carregamento informado na programação de atracação, independente da emissão de nova RAP.

Art. 15. Ao navio que aportar apenas para receber mercadorias para exportação, a atracação só será autorizada quando o mesmo dispuser de carga pronta para embarque.

§ 1º. A proporção de carga pronta para embarque em navios de carga geral e porta-contêineres será de 60% do total da carga engajada.

§ 2º. Para granéis sólidos e líquidos as quantidades deverão ser de 85% do total da carga engajada.

§ 3º. As quantidades assinaladas nos parágrafos acima deverão constar na RAP. O descumprimento deste artigo ensejará na emissão de ROP e eventual desatracação do navio, caso seja constatado que a informação incorreta sobre o percentual da carga engajada interferiu no sequenciamento da fila de navios.

Art. 16. Para fins de aplicação do artigo anterior, entende-se como "carga pronta para embarque" a que estiver desembarçada e disponível nos depósitos portuários ou pátios alfandegados.

Parágrafo Único. O Operador Portuário deverá comunicar formalmente à Autoridade Portuária que possui carga pronta para o embarque, conforme manifestada na RAP associada à operação.

Art. 17. Ao navio que aportar apenas para descarregar cargas de importação para armazenagem, a atracação só será autorizada quando o armazém dispuser de espaço mínimo correspondente a 85% da carga embarcada.

Parágrafo Único. A quantidade acima deverá constar na RAP. O descumprimento deste artigo ensejará na emissão de ROP e eventual desatracação do navio, caso seja constatado que a informação incorreta sobre o percentual da carga engajada interferiu no sequenciamento da fila de navios.

Art. 18. Todo navio, independentemente da ordem de atracação recebida ou do cais ao qual esteja atracado, deverá manter-se pronto, a todo tempo, para desatracar logo após o término das operações ou nos casos de emergência, bem como para efetuar mudanças determinadas pela administração do porto, ficando estabelecido que nenhum navio poderá sofrer reparos que impeçam aqueles movimentos, sem prévia anuência da Autoridade Portuária.

Parágrafo Único. Se na realização da desatracação que rege este artigo for verificada a falta de iniciativa do Armador ou de seu Agente, a Autoridade Portuária deverá promover a desatracação por conta e risco do Armador.

Art. 19. O VHF e o AIS devem ser mantidos operacionais a todo o tempo durante a estadia do navio no Porto de Santos. Qualquer defeito ocorrido durante a estadia deve ser imediatamente reportado à Autoridade Portuária. O não cumprimento ou situações injustificadas ensejará na cobrança da tarifa portuária em dobro.

Parágrafo Único. A Autoridade Portuária recomenda que os equipamentos VHF e AIS dos navios tanques permaneçam selecionados para operar em baixa potência de transmissão (1 watt ou menos). Durante a permanência do navio tanque no terminal, o AIS somente poderá ser desligado quando não for possível a seleção do equipamento em baixa potência de transmissão. Nesse caso, a Autoridade Portuária deverá ser, tempestivamente, informada e o equipamento reativado por ocasião da desatracação do navio.

Art. 20. Quando necessário, os navios atracados ficam obrigados a efetuar manobras de deslocamento ao longo do cais, sempre por determinação da Autoridade Portuária, com a finalidade de compatibilizar espaços para atracações de outros navios.

§ 1º. O deslocamento máximo sem emprego de rebocadores e serviço de Praticagem deverá ser inferior a 50 metros, devendo ser executado até uma hora antes ou depois do estofa de maré.

§ 2º. As ordens de movimentação ao longo do cais que interfiram em berços públicos e não sejam demandadas pela Autoridade Portuária, o solicitante deverá programar com antecedência mínima de duas (2) horas ao evento. 4

O não cumprimento dessa formalidade acarretará no ressarcimento de eventuais prejuízos que a manobra venha ocasionar.

Art. 21. O Armador, por si ou seu Agente ou Preposto, será sempre o responsável pela fidelidade das informações que prestar à administração do porto, independentemente do eventual pedido de comprovação que esta lhe possa fazer, sempre que julgar necessário.

CAPÍTULO V

USO DA ÁREA DE FUNDEIO

Art. 22. As áreas de fundeio do Porto de Santos estão estabelecidas em Carta Náutica e somente poderão ser utilizadas de acordo com a programação da Autoridade Portuária.

§ 1º. A comunicação de utilização dos fundeadouros deverá ser formalizada pelo Agente do navio para a caixa postal lineup@brssz.com, com antecedência mínima de vinte e quatro (24) horas do fundeio. O não cumprimento dessa formalidade, a critério da Autoridade Portuária, ensejará na perda, nessa viagem, do direito a qualquer prioridade.

§ 2º. Ao fundear, os navios devem comunicar por rádio VHF a posição/hora ao VTMS do Porto de Santos, assim que estabelecido. Na indisponibilidade do serviço de VTS, o Agente Marítimo deverá comunicar a posição/hora do fundeio do navio para a caixa postal lineup@brssz.com.

Art. 23. O VHF e o AIS devem ser mantidos operacionais a todo o tempo durante a permanência nas áreas de fundeio. Qualquer defeito ocorrido deve ser imediatamente reportado à Autoridade Portuária. O não cumprimento ou situações injustificadas ensejarão a realocação para o final da fila.

Art. 24. Embarcações não autorizadas pela Autoridade Portuária não poderão fundear nem permanecer sob máquinas, nas áreas delimitadas como fundeadouros do Porto de Santos. O regramento deste artigo tem amparo nas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo (NPCP) e a sua inobservância implicará na notificação do infrator à Autoridade Marítima. 4

CAPÍTULO VI USO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Art. 25. O sequenciamento de navios para entrada ou saída estará condicionado às melhores práticas de otimização do uso do canal, empregando equipamentos e pessoal qualificado, quando disponíveis, para maximizar as janelas de navegação pela folga dinâmica abaixo da quilha em consonância com as amplitudes de maré.

Parágrafo Único. Na ausência de equipamentos que possam determinar a folga dinâmica abaixo da quilha, deverão ser adotados critérios que viabilizem uma maior taxa de ocupação dos berços disponíveis em programação, conforme o regime de maré do momento considerado.

CAPÍTULO VII HORÁRIO DE TRABALHO DO PORTO

Art. 26. O horário de trabalho do porto será estabelecido em Ordem de Serviço específica.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 27. Durante as operações, bem como ao final destas, o Operador Portuário deverá manter e entregar as áreas utilizadas, para suas operações, em perfeitas condições de higiene e limpeza, cabendo a este a responsabilidade das providências necessárias de 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 máquinas e/ou equipamentos), área 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, varrição, remoção de poeira, detritos sólidos e líquidos, graxas, óleos, restos de madeiras, sacarias, papeis e papelões inservíveis, raspagem, lavagem e higienização. {

§ 3º. A não observância do presente artigo sujeitará os Operadores a notificação e aplicação das sanções previstas no Regulamento de Exploração dos Portos, sem prejuízo do repasse dos custos advindos para reparação da falta. Em aditamento, as demais autoridades de controle e fiscalização da ANTAQ, Ambiental, Marítima, Anvisa e Ministério da Agricultura também serão notificadas.

Art. 28. Ficam revogadas todas as normas anteriores ou contrárias a esta Norma.

Art. 29. Ficam resguardados, durante a vigência dos seus contratos, os direitos de Arrendatários que possuem prioridade e/ou preferência de atracação, previstos em contrato firmados anteriormente à aprovação desta Norma.

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

Art. 30. Os casos especiais ou omissos serão resolvidos pela Autoridade Portuária e, havendo necessidade, com recurso à ANTAQ.

Parágrafo Único. Serão sempre considerados como especiais, dentre outros, os casos de eventuais congestionamentos do Porto. 

ANEXO

PROCEDIMENTOS E CRITÉRIOS OPERACIONAIS

CAPÍTULO I DO OBJETO

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

CAPÍTULO II DA NOMEAÇÃO E ACEITAÇÃO DOS NAVIOS

Art. 2º. As Agências deverão ter seus cadastros regularizados junto à Autoridade Portuária, mediante a apresentação de contrato que evidencie sua condição de representante do Armador.

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

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

Art. 4º. Os casos excepcionais para o aceite de navios deverão ser submetidos à análise prévia da Autoridade Portuária.

Art. 5º. Navios com idade superior a 18 (dezoito) anos, a critério da Autoridade Marítima, estarão sujeitos às inspeções PSC e FSC, localmente baseada na Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Em aditamento, deverão apresentar o Certificado de Seguro P&I com cláusula de remoção de destroços (wreck removal) à Autoridade Portuária.

§ 1º. A tarifa aplicada para navios com idades entre 18 e 30 anos será divulgada pela Diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Regulação.

§ 2º. Navios com idade superior a 30 anos, sem comprovada evidência documental de *retrofit*, não serão aceitos no Porto de Santos.

Art. 6º. Navios que transportem carga viva, além de atender as inspeções previstas no Art. 5º, seu Armador deverá apresentar o Certificado de Seguro para Poluição por Carga Viva e só terá sua operação liberada após a vistoria de PSC.

Art. 7º. A Gerência de Controle de Acessos Logísticos (GECAL) 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 no Apêndice I desta Norma.

CAPÍTULO III DO PLANO DE AMARRAÇÃO

Art. 8º. O plano de amarração obedece aos critérios expressos no Apêndice II.

§ 1º. O plano de amarração é uma sugestão da Autoridade Portuária, visando as melhores práticas de permanência no porto. A responsabilidade pela segurança do navio é do Comandante que, por sua vez, poderá optar por outro arranjo de amarração, sempre em consonância com as atribuições atinentes no Capítulo 4, da NORMAM-13/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários). 4

§ 2º. Os Agentes Marítimos e Terminais devem incentivar os Comandantes a inspecionar ou fazer inspecionar a embarcação, diariamente, para certificar-se das condições de segurança, bem como, reforçar a importância da atribuição do Vigia de Portaló em inspecionar, periodicamente, quando a embarcação estiver atracada, a situação dos cabos de amarração, rateiras, embarcações que porventura estejam a contrabordo, defensas, sinais e luzes regulamentares.

§ 3º. A ocorrência do rompimento de espias de amarração deverá ser reportada por meio do Formulário de Notificação de Rompimento de Cabo (NRC), constante do Apêndice III, e informada às caixas postais supop@brssz.com e cpsp.secom@marinha.mil.br dentro do prazo de quarenta e oito (48) horas após o acidente ou fato.

CAPÍTULO IV **DA REQUISIÇÃO DE ATRACAÇÃO E PRIORIDADE**

Art. 9º. O Agente Marítimo deverá requerer por correio eletrônico ou registrar no Sistema Virtual de Atracação, assim que implementado, a Requisição de Atracação e Prioridade.

Art. 10. O navio somente terá sua atracação deferida caso atenda a todos os pré-requisitos de seu aceite e de sua operação.

Art. 11. Para a ratificação da RAP, a GECAL verificará se os dados informados estão de acordo com o Aceite do Navio, bem como se os demais dados da viagem foram devidamente informados.

Art. 12. Alterações de dados informados na RAP, bem como regularizações documentais do navio e/ou da carga, pelos Armadores ou seus prepostos, deverão ser realizados até no máximo vinte e quatro (24) 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. 13. 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 ou alterações na RAP, o navio perderá sua posição na fila de atracação, sendo reinserido dentro da disponibilidade dos berços existentes somente após a correção dos dados.

§2º. Para navios de carga viva, cargas perigosas e complexas (cargas de projeto), o envio da RAP deverá ser feito com antecedência mínima de sete (7) dias do ETA do navio.

§3º. Caso o Agente não envie a RAP dentro do prazo estipulado acima, o ETA do navio, para efeito de ordem na fila, será considerado a data do recebimento da requisição, 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. 14. No caso de falta de documentação da carga liberada, de espaço para armazenagem no terminal, falta de lote disponível para embarque ou 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 doze (12) horas antes da previsão do POB para atracação do navio, caso contrário será chamado o próximo navio da fila e assim prosseguirá até que a sua situação seja regularizada.

Art. 15. A condição de falta de área de estocagem para carga de exportação não será justificativa para requisição de operação fora dos procedimentos operacionais.

Art. 16. Caso o navio tenha sido beneficiado com atracação Prioritária, em função de risco comprovado de desabastecimento, conforme o art. 2º, XXVIII, desta Norma, e não seja constatada 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, embarcações de apoio marítimo ou quaisquer outras embarcações somente serão concedidas acostagens, mediante autorização e tarifação por 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 DAS PRANCHAS OPERACIONAIS

Art. 18. As pranchas operacionais estão definidas em sistema mecanizado ou não mecanizado, de carregamento e descarregamento, de acordo com os produtos, nos termos do Apêndice I desta Norma.

CAPÍTULO VI DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Art. 19. As paralisações operacionais serão contabilizadas pela Gerência de Fiscalização (GEFMO) e Medição das Operações da Autoridade Portuária ao final de cada turno de trabalho, podendo ser, quando aplicável, confirmadas por meio dos boletins de conferência do OGMO/Operador Portuário.

Parágrafo Único. Caso haja divergências das anotações de paralisações, a GEFMO deverá acionar as partes envolvidas e fazer as devidas correções por consenso.

Art. 20. 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. 21. Para cálculo de horas operacionais, consideram-se operações vinte e quatro (24) 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;
- III. Paralisações por manobras de deslocamento ao longo do cais ou motivadas por problemas de infraestrutura de responsabilidade da Autoridade Portuária;
- IV. Outras paralisações decorrentes de atividades que, comprovadamente, não possam ocorrer em concomitância com a operação do navio, tais como: coleta de lixo, entrega de provisões, retiradas de resíduos, abastecimento de combustíveis, fornecimento de lubrificantes, inspeções de autoridades competentes, análise de produto e inspeções de tanque;
e
- V. Ocorrência de sinistros que venham interromper as operações.

Art. 22. 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 na RAP do navio;
- II. Houver ausência de carga inviabilizando parcial ou totalmente a operação do navio; e
- III. Apresentar rendimento incompatível com o tempo de permanência previsto, considerando os fatores intervenientes no cálculo de horas operacionais previsto no artigo anterior, cuja ineficiência seja motivada pelo Arrendatário, Operador, Transportador ou Armador.

Art. 23. Dependendo da necessidade operacional, a Autoridade Portuária poderá solicitar a movimentação por cabos dos navios atracados nos berços sob sua responsabilidade sem ônus para a mesma e o tempo deverá ser expurgado das horas operacionais.

Parágrafo Único. Caso haja negativa da embarcação para a movimentação por cabos, os custos envolvidos com a solicitação de práticos e rebocadores serão de responsabilidade do Armador. ↵

Art. 24. O navio que não iniciar ou paralisar sua operação no prazo máximo de 12 (doze) horas, motivado pelo Operador, Arrendatário ou Armador, sem as devidas justificativas, estará sujeito ao pagamento de tarifa adicional, conforme estabelecida na tabela tarifária do porto.

Art. 25. Ao término de cada operação será confrontada a produtividade com a prancha especificada no Apêndice I. Caso não haja justo motivo para a interrupção do ritmo normal de operação, o Armador estará sujeito ao pagamento de tarifa adicional, conforme estabelecida na tabela tarifária do porto.

Art. 26. A operação de carga e descarga em um mesmo navio só será considerada se for informada em uma única RAP, desde que respeitados os prazos para emissão da Requisição e não haja descontinuidade operacional durante a transição das operações.

Parágrafo Único. Não será permitida a alteração da Requisição para a inclusão de uma nova operação, sendo obrigatória a emissão de um nova Requisição, neste caso o navio deverá desatracar e o ETA será considerado a data da sua desatracação.

Art. 27. A ordem de chegada dos navios será apurada por meio dos registros do VTMS do Porto de Santos, assim que estabelecido, a quem os navios ficam obrigados a chamar na chegada da área VTS.

§ 1º. O tempo de espera do navio somente começará a ser contabilizado a partir da apresentação do aceite do Aviso de Prontidão (NOR).

§ 2º. Na indisponibilidade do serviço de VTS, ao aproximar da primeira área de fundeio, o Agente Marítimo deverá comunicar o NOA para a caixa postal lineup@brssz.com, onde prevalecerá a data/hora de envio da comunicação eletrônica.

Art. 28. O Comandante do navio (ou seu preposto/Agente) é responsável por eventuais avarias ou danos causados às instalações portuárias (boias de sinalização náutica, defensas, cabeços, cais etc.), durante as manobras de atracação e desatracação sob seu comando, bem como eventos ocorridos com a sua tripulação. 4

APÊNDICE I DAS PRODUTIVIDADES MÍNIMAS

BERÇO	CARGA		PRANCHA MÍNIMA (t/hora)	
			EMBARQUE	DESEMBARQUE
ALAMOA I	GLP		-	150
	PETRÓLEO E DERIVADOS		280	-
ALAMOA II	ETANOL		150	150
	GLP		-	110
	SODA CÁUSTICA		115	115
	OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS		100	100
	QUÍMICOS		120	120
	PETRÓLEO E DERIVADOS		150	150
ALAMOA III	ETANOL		150	150
	OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS		115	115
	SODA CÁUSTICA		100	100
	QUÍMICOS		120	120
	PETRÓLEO E DERIVADOS		150	150
ALAMOA IV	ETANOL		150	150
	PETRÓLEO E DERIVADOS		115	115
	OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS		100	100
	SODA CÁUSTICA		120	120
	QUÍMICOS		150	150
IB SÃO PAULO	OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS	06" A 08" ¹	100	100
		10" A 12"	150	150
		14" A 16"	200	200
	ETANOL	06" A 08"	150	150
		10" A 12"	250	250
		14" A 16"	400	400
	PETRÓLEO E DERIVADOS	06" A 08"	150	150
		10" A 12"	250	250
		14" A 16"	400	400
	QUÍMICOS	06" A 08"	120	120
		10" A 12"	180	180
		14" A 16"	240	240
	SODA CÁUSTICA	06" A 08"	100	100
		10" A 12"	150	150
		14" A 16"	200	200
IB BOCAINA	OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS	06" A 08"	100	100

¹ Diâmetro da linha de bombeamento.

	ETANOL	10" A 12"	150	150
		14" A 16"	200	200
		06" A 08"	150	150
		10" A 12"	250	250
		14" A 16"	400	400
IB BOCAINA (CONTINUAÇÃO)	PETRÓLEO E DERIVADOS	06" A 08"	150	150
		10" A 12"	250	250
		14" A 16"	400	400
	QUÍMICOS	06" A 08"	120	120
		10" A 12"	180	180
		14" A 16"	240	240
	SODA CÁUSTICA	06" A 08"	100	100
		10" A 12"	150	150
		14" A 16"	200	200
SABOO I	FERTILIZANTES	-	145	
	CELULOSE	160	-	
SABOO II	FERTILIZANTES	-	145	
	CELULOSE	160	-	
SABOO III	FERTILIZANTES	-	145	
	CELULOSE	160	-	
ARMAZEM 12A	SAL	-	180	
	FERTILIZANTES	-	145	
	TRIGO	-	140	
	GRÃOS	350	-	
ARMAZEM13/14	OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS	-	145	
	TRIGO	-	140	
	FERTILIZANTES	-	145	
ARMAZEM 15	FERTILIZANTES	-	145	
	OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS	-	145	
	CELULOSE	160	-	
ARMAZEM 16/17	GRÃOS	350	-	
	AÇÚCAR	490	-	
ARMAZEM 19	AÇÚCAR	360	-	
	GRÃOS	465	-	
ARMAZEM 20/21	AÇÚCAR	455	-	
	GRÃOS	500	-	
ARMAZEM 22	SAL	-	190	
ARMAZEM 23	FERTILIZANTES	-	145	
	OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS	-	160	
ARMAZEM 25	FERTILIZANTES	-	145	
	OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS	-	145	
	SAL	-	240	
	CELULOSE	160	-	

OUTEIRINHOS 3	FERTILIZANTES	-	145
	GRÃOS	350	-
OUTEIRINHOS 2	CELULOSE	175	-
ARMAZEM 29	SUCOS	130	-
ARMAZEM 29/30	FERTILIZANTES	-	145
	TRIGO	-	140
	CELULOSE	160	-
	SUCOS	170	-
ARMAZEM 31	FERTILIZANTES	-	145
	CELULOSE	160	-
ARMAZEM 31/32	CELULOSE	160	-
ARMAZEM 32	SAL	-	180
	CELULOSE	160	-
ARMAZEM 33	FERTILIZANTES	-	145
	SAL	-	180
ARMAZEM 38	FARELO DE SOJA	255	-
	GRÃOS	350	-
ARMAZEM 39	FARELO DE SOJA	255	-
	GRÃOS	420	-
TEV	CONTÊINER	-	220
	VEÍCULOS AUTOMÓVEIS	55	40

APÊNDICE II
PADRÃO MÍNIMO DE AMARRAÇÃO

LOCAL		AMARRAÇÃO PADRÃO ²											
BERÇOS	CABEÇOS	COMPR. (m)	LOA < 200			200 ≤ LOA < 300			300 ≤ LOA ≤ 366				
			Lançante	Través	Espringue	Lançante	Través	Espringue	Lançante	Través	Espringue		
AL 01	09/15	400	3 (aço) 3 (fibra)	2 (aço) 2 (fibra)	2 (aço) 3 (fibra)	3 (aço) 3 (fibra)	2 (aço) 2 (fibra)	2 (aço) 3 (fibra)	-	-	-	-	
AL 02	16/22	400	3 (aço) 3 (fibra)	2 (aço) 2 (fibra)	2 (aço) 3 (fibra)	3 (aço) 3 (fibra)	2 (aço) 2 (fibra)	2 (aço) 3 (fibra)	-	-	-	-	
AL 03	23/30	272	4	2	4	4	2	4	-	-	-	-	
AL 04	30/36	272	4	2	4	4	2	4	-	-	-	-	
BTP 01	01/16	354	3	2	2	4	2	2	5	2	3	3	
BTP 02	16/31	354	3	2	2	4	2	2	5	2	3	3	
BTP 03	31/45	400	3	2	2	4	2	2	5	2	3	3	
AGEO 01	01/11	230	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	

² Os arranjos de amarração foram desenvolvidos a partir do padrão mínimo apresentado nos Relatórios Técnicos dos Estudos em Modelo Físico para Avaliação do Efeito da Interação Hidrodinâmica, elaborados pela Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (setembro de 2018), incrementados com a estatística das melhores práticas de amarração no ano de 2019. Na impossibilidade do cumprimento dos planos apresentados, sugere-se adotar como referência a publicação "Mooring and Anchoring Ships Vol. I – Principles and Practice" (The Nautical Institute – L.C. Clark BSC, MSC, Master Mariner, MNI Foreword by Mr EE Mitrpoulos Secretary General IMO) e, de forma empírica, assegurar que a amarração dos navios considere pelo menos quatro (4) lançantes e três (3) espringues na proa e na popa.

LOCAL		AMARRAÇÃO PADRÃO ³											
BERÇOS	CABEÇOS	COMPR. (m)	LOA < 200			200 ≤ LOA < 300			300 ≤ LOA ≤ 366				
			Lançante	Través	Espringue	Lançante	Través	Espringue	Lançante	Través	Espringue		
IB SP	455/446	215	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
IB BC	446/437	215	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
CS 01	41/48	184	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
CS 02	48/56	200	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
CS 03	56/64	202	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
CS 04	64/71	184	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
CORTE	72/80	197	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
VALONGO	A/L	320	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
ARM 12-A	160/168	215	3	2	2	4	2	4	-	-	-	-	-
ARM 13/14	168/175	216	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
ARM 15	175/181	198	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
ARM 16/17	182/192	267	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
ARM 19	192/203	270	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
ARM 20/21	203/213	251	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-
ARM 22/23	213/224	283	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-	-

³ Os arranjos de amarração foram desenvolvidos a partir do padrão mínimo apresentado nos Relatórios Técnicos dos Estudos em Modelo Físico para Avaliação do Efeito da Interação Hidrodinâmica, elaborados pela Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (setembro de 2018), incrementados com a estatística das melhores práticas de amarração no ano de 2019. Na impossibilidade do cumprimento dos planos apresentados, sugere-se adotar como referência a publicação "Mooring and Anchoring Ships Vol. 1 – Principles and Practice" (The Nautical Institute – L.C. Clark BSC, MSC, Master Mariner, MNI Foreword by Mr EE Mitrpoulos Secretary General IMO) e, de forma empírica, assegurar que a amarração dos navios considere pelo menos quatro (4) lançantes e três (3) espringues na proa e na popa.

LOCAL		AMARRAÇÃO PADRÃO ⁴								
BERÇOS	CABEÇOS	COMPR. (m)	LOA < 200		200 ≤ LOA < 300		300 ≤ LOA ≤ 366			
CURVA 23	224/229	145	3	2	4	3	3	-	-	-
ARM FRIG.	229/234	152	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 25	234/239	153	3	2	4	2	2	-	-	-
OUTEIRINHOS 03	57/29	354	3	2	4	2	2	-	-	-
OUTEIRINHOS 02	29/15	210	3	2	4	2	2	-	-	-
OUTEIRINHOS 01	15/01	210	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 29	275/282	179	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 29/30	282/287	125	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 31	293/300	185	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 31/32	300/307	172	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 32	307/313	145	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 33	313/321	200	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 33/34	321/325	105	3	2	4	2	2	-	-	-
37 Pto 1 e 2	366/379	374	3	2	4	2	2	-	-	-
ARM 38	379/391	319	3	2	4	2	2	-	-	-

⁴ Os arranjos de amarração foram desenvolvidos a partir do padrão mínimo apresentado nos Relatórios Técnicos dos Estudos em Modelo Físico para Avaliação do Efeito da Interação Hidrodinâmica, elaborados pela Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (setembro de 2018), incrementados com a estatística das melhores práticas de amarração no ano de 2019. Na impossibilidade do cumprimento dos planos apresentados, sugere-se adotar como referência a publicação "Mooring and Anchoring Ships Vol. 1 – Principles and Practice" (The Nautical Institute – L.C. Clark BSC, MSC, Master Mariner, MNI Foreword by Mr EE Mitrpoulos Secretary General IMO) e, de forma empírica, assegurar que a amarração dos navios considere pelo menos quatro (4) lançantes e três (3) espringues na proa e na popa.

LOCAL		AMARRAÇÃO PADRÃO										
BERÇOS	CABEÇOS	COMPR. (m)	LOA < 200			200 ≤ LOA < 300			300 ≤ LOA ≤ 366			
ARM 39	391/401	289	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-
TEAG		174	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-
TEG		168	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-
TERMAG	409/416	277	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-
TGG	402/409	277	3	2	2	4	2	2	-	-	-	-
TECON 3	394/411	350	3	2	2	4	2	2	5	2	2	3
TECON 2	411/427	383	3	2	2	4	2	2	5	2	2	3
TECON 1	427/437	245	3	2	2	4	2	2	5	2	2	3
TEV	437/452	312	4	2	2	5	2	2	-	-	-	-

APÊNDICE III
FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO DE ROMPIMENTO DE CABO (NRC)

LOCAL: _____

DATA: _____

HORA: _____

NAVIO ATRACADO: _____

TIPO: PORTA-CONTÊINER

GRANELEIRO

TANQUE/QUÍMICO/LPG

PASSAGEIRO

RO-RO

OUTRO: _____

LOA (M): _____

CALADO (M): _____

AGÊNCIA: _____

QUANTIDADE DE CABOS NA PROA: LANÇANTE

TRAVÉS

ESPRINGUE

QUANTIDADE DE CABOS NA POPA: LANÇANTE

TRAVÉS

ESPRINGUE ⚡

HORÁRIO DA ÚLTIMA INSPEÇÃO DOS CABOS: _____

DISTÂNCIA NAVIO ATRACADO AVANTE (M): _____

DISTÂNCIA NAVIO ATRACADO A RÉ (M): _____

TENSÃO NOS CABOS: TESOS
 BRANDOS
 N/D

PONTO DE AMARRAÇÃO A BORDO: CABEÇO
 SARILHO

ESTADO DOS CABOS: NOVOS
 DESGASTADOS
 EMENDADOS
 MAIS DE 3 MESES, PORÉM EM BOAS CONDIÇÕES

CABO(S) ROMPIDO(S) PARTE(M) DE BUZINA(S): SIM
 NÃO

FOTOS DOS CABOS APÓS O EVENTO: SIM
 NÃO

NAVIO PASSANTE: _____

TIPO: PORTA-CONTÊNER
 GRANELEIRO
 TANQUE/QUÍMICO/LPG
 PASSAGEIRO
 RO-RO
 OUTRO: _____

OBSERVAÇÕES: _____

RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO

NOME COMPLETO: _____

EMPRESA: _____

CARGO/FUNÇÃO: _____

ASSINATURA: _____