

NORMA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA
NAP.SUPOP.OPR.012, DE 03 DE OUTUBRO DE 2022**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, bem como regulamentar os procedimentos de atracação e demais critérios operacionais a serem observados no Porto de Santos.

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, em função dos critérios estabelecidos pela Autoridade Portuária;
 - c. Prioritária: aquela 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 de chegada na barra.

- II. Requisição de Atracação e Prioridade (RAP): solicitação formal de atracação de navio, por meio digital, 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. Equipamento especial de cais: 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 requerer atracação será o próximo na fila, observados, contudo, os requisitos da ordem de atracação do Art. 15 da presente Norma;
- VI. Horas Operacionais: horas de operação 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 nos Art. 41 e Art. 42 desta Norma, conforme o caso;
- VIII. Prancha mínima operacional: índice que mede a produtividade mínima exigida para uma operação portuária. É aferida por berço, tipo de movimentação (embarque/desembarque) e tipo de carga;
- IX. Ritmo Normal: trabalho de embarque e desembarque de mercadorias realizado nos espaços de carga das embarcações, de acordo com a prancha mínima operacional;
- X. Período: O tempo de trabalho estabelecido no porto, cada um deles composto por 6 horas, conforme abaixo discriminado:
 - a. 01:00 às 07:00;
 - b. 07:00 às 13:00;

- c. 13:00 às 19:00; e
- d. 19:00 à 01:00.

- XI. AB: Arqueação Bruta;
- XII. ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- XIII. DWT (*deadweight*): tonelagem de porte bruto da embarcação é a medida do peso que o navio está projetado para transportar (carga, passageiros, mantimentos, combustível, água etc.);
- XIV. Ordem cronológica de chegada na barra: Registro da data e hora em que o navio adentrou a área de fundeio;
- XV. LOA (*Length of Overall*): comprimento máximo do casco de um navio;
- XVI. ETA (*Estimated Time of Arrival*): Horário Estimado de Chegada;
- XVII. PSP (Porto Sem Papel): sistema estruturador criado para facilitar a análise e liberação de mercadorias nos portos brasileiros;
- XVIII. POB (*Pilot On Board*): Prático a bordo;
- XIX. Inspeções PSC (*Port State Control*): inspeções realizadas em navios de bandeiras estrangeiras;
- XX. Inspeções FSC (*Flag State Control*): inspeções realizadas em navios de bandeira brasileira e em navios em AIT;
- XXI. Número IMO (International Maritime Organization): Referência numérica internacional exclusiva do caso do navio ao longo de sua vida;
- 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. VTMS (*Vessel Traffic Management Information System*): Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações;
- 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; e
- XXX. Retrofit: Revitalização e atualização da embarcação, por meio da incorporação de modernas tecnologias e materiais de qualidade avançada.
- XXXI. Calculadora de Prancha: Ferramenta, que assim que disponibilizada no site da Autoridade Portuária, visa estabelecer o Tempo Máximo de Atividade de acordo com o tipo e quantidade de carga para navios que operam nos berços da Alamoia e Ilha Barnabé.
- XXXII. Tempo Máximo de Atividade (TMA): Tempo estipulado pela Calculadora de Prancha, que compreende o tempo máximo que o navio terá para permanecer no berço, entre o momento de sua atracação até o término de todas as atividades (carga, descarga, bunkering, análises de amostra, consumo de bordo, retirada de taifa, entre outros), ou seja, até o instante que esteja apenas aguardando a desatracação.
- XXXIII. Sinistro: Desastres, acidentes e infortúnios.

CAPÍTULO III

DA REQUISIÇÃO DE ATRACAÇÃO

Art. 3º O Armador, seu Agente ou preposto deverá apresentar a Requisição de Atracação e Prioridade (RAP) junto à Autoridade Portuária, com antecedência mínima de dois dias úteis da data de atracação pretendida.

§ 1º. Quaisquer solicitações de alteração de RAP para incremento de carga, em berços públicos, (exceto operações na Ilha Barnabé e na Alamoia), para efeito de disputa, ensejarão em nova contagem de dois dias úteis iniciada a partir da data e hora da solicitação.

§ 2º. Quaisquer solicitações de alteração de RAP que não incorram na mudança de posição na fila para atracação (sequencial e/ou preferencial), não ensejarão em nova contagem de dois dias úteis.

§ 3º. Para as operações na Ilha Barnabé e Alamoia, quaisquer solicitações de alteração de RAP, para as quais o agente garanta que não será excedido o TMA anteriormente calculado, poderão ser autorizadas sem a necessidade de apresentação com antecedência de dois dias úteis da solicitação.

§ 4º. Para as operações nos berços públicos da Ilha Barnabé e Alamoia, quaisquer solicitações de alteração de RAP, que excedam o TMA anteriormente calculado, ensejarão em nova contagem de dois dias úteis iniciados a partir da data e hora da solicitação.

§ 5º. Para que a Administração do Porto possa autorizar a atracação do navio, 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 chegada na barra 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. O pedido de atracação deverá ser comunicado pelo navio por rádio VHF ao VTMS do Porto de Santos, assim que estabelecido. Na indisponibilidade desse serviço, o Agente Marítimo deverá efetuar o pedido para a caixa postal lineup@brsz.com.

Art. 5° As Ordens de Atracação serão expedidas a partir das deliberações resultantes das solicitações encaminhadas virtualmente, podendo a Administração do Porto alterá-las nos casos de antecipação de chegadas e/ou atrasos de saídas de navios.

Art. 6° Todos os navios que demandarem ao Porto de Santos serão tratados com isonomia, cada qual dentro de sua ordem de atracação, obedecendo à ordem cronológica de chegada na barra e com observância aos tipos de atracação previstos no Art. 15 desta Norma.

Art. 7° 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. 3° e 4° desta Norma.

§ 1°. Para fins do presente artigo, o prazo estabelecido para solicitação de atracação será até às 08:00 dos dias úteis.

§ 2°. Para fins de sequenciamento de fila, terão sua ordem cronológica de chegada considerada como sendo a data e horário da confirmação (de acordo) do último operador portuário constante na RAP.

§ 3°. Para fins de sequenciamento de fila, caso ocorra a alteração do Agente consignatário representante da embarcação, não será mantida a data e hora de chegada na barra atribuída ao Agente anterior. Será considerada como sendo a data mais recente entre a efetiva chegada do navio na barra e o último de acordo do operador portuário na RAP.

Art. 8°. O navio somente terá sua atracação autorizada caso atenda a todos os pré-requisitos de seu aceite e de sua operação.

Art. 9°. Para a ratificação da RAP, a GECAL (Gerência de Controle de Acessos Logísticos) 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. 10. Cabe à Autoridade Portuária autorizar a atracação, a desatracação, o fundeio (quando houver VTMIS), a marcação de manobras e o tráfego de embarcação na área do Porto, depois de autorizada pelas demais autoridades competentes no PSP.

§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, o envio da RAP deverá ser feito com antecedência mínima de sete (7) dias do ETA do navio.

Art. 11. No caso de não confirmação de POB no primeiro horário disponível pela praticagem por 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, será chamado o próximo navio da fila.

Parágrafo Único. O Armador, seu Agente ou preposto, que, por motivo ou interesse próprio, declinar da atracação de navio no berço, hora e data designados pela Autoridade Portuária, será reposicionado para o último lugar na fila de espera, como se tivesse chegado ao Porto naquele momento, ficando a critério da Autoridade Portuária a manutenção de sua eventual preferência de atracação.

Art. 12. 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. 13. Para as embarcações offshore, dragas, de apoio marítimo e auxiliares somente serão concedidas acostagens mediante autorização e conseqüente tarifação, desde que em trecho de cais compatível com as características da embarcação e não causem restrições à operação do Porto e danos ao cais. Os locais passíveis de serem utilizados para essas embarcações serão divulgados em resolução específica da Autoridade Portuária.

Parágrafo Único: Em consonância com resolução normativa da ANTAQ, que dispõe sobre a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão de tarifas, estão isentas de pagamento de tarifas relacionadas à infraestrutura de acostagem nos portos organizados as embarcações do tráfego interno do porto, quando atracarem exclusivamente e pelo tempo necessário para abastecimento, visando ao consumo próprio, de combustível e água potável. Os locais passíveis de serem utilizados para esses fins serão divulgados em documento específico da Autoridade Portuária.

Art. 14. As demandas de berços para efetuar manutenção de navios sem operação de carga, serão autorizadas com ordem de atracação imediata de acordo com as alíneas a) e b) do Artigo 16. Os casos excepcionais deverão ser submetidos à apreciação da Autoridade Portuária com antecedência mínima de 30 dias e mediante disponibilidade de berços. Conforme previsto na Norma da ANTAQ, os navios serão tarifados em dobro.

Parágrafo Único: Nos casos em que não houver berço disponível com as dimensões do navio que solicitou efetuar manutenção, será determinada a desatracação do navio sequencial que atracou por último, entre aqueles cujo comprimento do berço de atracação seja compatível com o LOA e calado do navio a ser atracado. Na ausência de locais compatíveis entre os que estejam ocupados com navios sequenciais, o mesmo critério será adotado entre os navios prioritários e posteriormente preferenciais.

CAPÍTULO IV

ORDEM DE ATRACAÇÃO

Art. 15. As atracações obedecerão a seguinte ordem:

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

Art. 16. Será concedida a modalidade de atracação Imediata:

- a) Aos navios em situações de assistência e salvamento, por intervenção da Autoridade Marítima;
- b) Aos navios cuja permanência no mar coloquem em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar a prevenção da poluição hídrica, por intervenção da Autoridade Marítima;
- c) Aos navios da Marinha do Brasil ou navios de estado estrangeiro, 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 Autoridade Portuária; e

- d) Aos navios de passageiros em viagens de turismo, com ou sem carga a movimentar, obedecendo a escala pré-determinada e que conduzam passageiros.
- e) Navios cujas atracções sejam demandadas com urgência por autoridades competentes (ANVISA, Polícia Federal, Receita Federal, entre outras).

§ 1º. A disponibilidade de berços de atracção para navios de passageiros estará restrita aos futuros terminais que forem construídos para recebimento desse tipo de navio, em consonância com o estabelecido no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

§ 2º. A fim de que seja dado prazo suficiente para adequação da programação de navios de passageiros sem que haja prejuízo às empresas do ramo, para as temporadas 2020/2021, 2021/2022 e 2022/2023, a autoridade portuária disponibilizará 4 berços além da capacidade atual (1 berço), conforme praticado na temporada 2019/2020.

§ 3º. A partir da temporada 2023/2024, se mantida a capacidade atual (1 berço), a autoridade portuária disponibilizará mais 2 berços para a atracção de navios de passageiros.

§ 4º. Os navios de passageiros, para obterem a atracção Imediata, deverão solicitá-las com antecedência mínima de 7 (sete) dias em relação à data da atracção pretendida. A SPA indicará os berços a serem utilizados pelos navios de cruzeiro, buscando minimizar impactos operacionais e, preferencialmente, reduzir o deslocamento rodoviário dos passageiros dos cruzeiros, salvo situações emergenciais.

§ 5º. Na falta de cais ou berço livre para atracção Imediata dos navios de passageiros em situação de emergência, deverá ser efetuada a desatracção 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 desatracção do navio que atracou por último, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com o LOA e calado do navio a ser atracado.

§ 6º. 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.

§ 7º. Em conformidade com o inciso XV, parágrafo 4º do artigo 17 da lei 12.815/13, 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 pleiteados pela Autoridade Marítima, cujo comprimento do berço de atracação seja compatível com o LOA e calado do navio a ser atracado.

Art. 17. A atracação Preferencial será observada nos seguintes casos:

I. Arrendamentos, inclusive os de caráter transitório, se:

- a) Prevista no Contrato ou seus Anexos; ou
- b) Contenham obrigação de Movimentação Mínima Contratual (MMC) e as áreas do objeto sejam contíguas ao cais; ou
- c) Contenham obrigação de MMC e equipamento especial de cais.

II. Passagem, caso prevista no Contrato ou seus Anexos.

§ 1º. Havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, prevalecerá a ordem cronológica de chegada na barra, 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 24 (vinte e quatro) horas a atracação de navio com preferência.

§ 3º. Ao navio que tenha outras mercadorias a movimentar, 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. Poderá haver operação simultânea entre mercadorias destinadas ou provenientes de cais preferencial e outras cargas, a não ser que haja impedimentos por questões de segurança da operação, segurança do trabalho, ambientais ou incompatibilidade entre elas.

§ 5º. Nos contratos de arrendamento, inclusive nos de caráter transitório, a preferência de que trata este artigo autoriza a atracação de uma embarcação por vez, sendo vedada a atracação em berços adjacentes, salvo se o contrato autorizar expressamente.

§ 6º. Não havendo navio com direito à atracação Preferencial, a atracação de qualquer navio poderá ser autorizada sob as seguintes condições:

- a) Por prazo determinado, levando-se em consideração os navios com chegada informada conforme prevista no Art. 3º;
- b) Se, no decurso do prazo concedido, chegar o navio com direito a esse cais preferencial, o atracado na ordem Sequencial será transferido para outro trecho de cais ou fundeadouro, correndo por conta do navio beneficiado os custos incorridos pela mudança; e
- c) Se a chegada no navio com atracação Preferencial ocorrer depois do prazo concedido à outra embarcação, as despesas de desatracação correrão por conta do navio que atracou condicionalmente.

§ 7º. Ficam resguardados os direitos dos Arrendatários que possuem prioridade e/ou preferência de atracação, previstos em contratos vigentes firmados anteriormente à aprovação desta Norma.

§ 8º. Para os contratos em que a preferência de atracação seja para mais de um berço, quando houver navios atracados pela ordem sequencial operando nesses locais, o critério para definição do ponto de atracação dar-se-á pela retirada do último navio atracado entre aqueles cujo comprimento do berço seja compatível com o LOA e calado do navio a ser atracado.

Art. 18. Será concedida atracação Prioritária, conforme decisão da Autoridade Portuária, em caso de risco comprovado de desabastecimento de itens de primeira necessidade para o país, tais como: bens ou matéria prima necessária para atendimento de saneamento básico, saúde, segurança, alimentação, combustíveis e derivados.

Art. 19. Não ocorrendo as situações previstas nos artigos anteriores, a atracação será realizada de acordo com a ordem Sequencial (FCFS) de chegada.

Art. 20. O navio que não cumprir a Prancha Mínima Operacional ou TMA poderá desatracar por determinação da Autoridade Portuária e ocupar o último lugar na fila de espera, como se houvesse chegado ao Porto no momento da desatracação.

Art. 21. Mediante autorização da Autoridade Portuária, por meio de consulta prévia, caso não haja demanda de outros navios prevista para operação no berço, o navio em operação poderá requisitar aumento de carga acima do total, em toneladas, declarado na RAP.

Parágrafo Único. Quando houver demanda de atracação para o berço, será admitida uma tolerância de movimentação até o limite de 2% por tipo de carga declarada em toneladas na RAP.

Art. 22. O navio que requisitar atracação apenas para receber mercadorias para exportação, só será autorizado quando 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. Ao confirmar atracação com base em uma RAP, garante-se que há carga pronta proporcional para o tipo de operação correspondente. 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. 23. Para fins de aplicação do artigo anterior, entende-se como “carga pronta para embarque” a que estiver desembaraçada e disponível nos depósitos portuários ou pátios alfandegados.

Art. 24. O navio que solicitar atracação apenas para descarregar cargas de importação para armazenagem, só será autorizado quando o armazém dispuser de espaço mínimo correspondente a 85% da carga embarcada.

Parágrafo Único. Ao confirmar atracação com base em uma RAP, garante-se que há espaço para armazenagem proporcional para o tipo de operação correspondente. 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. 25. O navio deverá manter-se pronto, a todo tempo, para desatracar, efetuar movimentos de mudanças de berço ou puxadas determinadas pela administração do porto. Nenhum navio poderá, sem prévia anuência da Autoridade Portuária, sofrer reparos que impeçam tais movimentos.

Parágrafo Único. Se para a desatracação que rege este artigo for verificada a falta de iniciativa do Armador ou de seu Agente, a Autoridade Portuária poderá promover a desatracação às expensas do Armador.

Art. 26. O VHF e o AIS devem ser mantidos operacionais a todo o tempo durante a estadia do navio no Porto. Qualquer defeito ocorrido durante a estadia deve ser imediatamente reportado à Autoridade Portuária.

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. 27. Os navios atracados, quando necessário, 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 autorizado sem emprego de rebocadores e serviço de praticagem é de até 50 metros. Tal manobra será executada até uma hora antes ou depois do estofa de maré.

§ 2º. As movimentações ao longo do cais que interfiram em berços públicos não demandadas pela Autoridade Portuária, deverão ser programadas pelo solicitante com antecedência mínima de 2 (duas) horas ao evento pretendido. O não cumprimento dessa formalidade acarretará ressarcimento de eventuais prejuízos que a manobra venha ocasionar.

§ 3º. Por questões de segurança (incidente/acidente de pessoal) e a fim de evitar eventuais consequências decorrentes das interações hidrodinâmicas, sugere-se que manobras que requeiram manuseio de espias (recorrer amarração decorrente de maré, puxada etc.) dos navios atracados não sejam executadas no momento da passagem de navios no canal em frente ao berço.

Art. 28. O Armador, 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.

Art. 29. Poderão ser executadas atracações de navios comerciais no cais de Outeirinhos 1 e 2, mediante concordância prévia da Autoridade Marítima, conforme disposto no Termo de Cooperação Técnica vigente, celebrado entre as partes.

CAPÍTULO V

USO DA ÁREA DE FUNDEIO

Art. 30. 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.

Parágrafo Único. Ao fundear, os navios devem comunicar por rádio VHF a posição/hora ao VTMIS do Porto de Santos, assim que estabelecido. Na indisponibilidade desse sistema, o Agente Marítimo deverá comunicar a posição/hora do fundeio do navio para a caixa postal lineup@brssz.com.

Art. 31. 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. 32. 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.

CAPÍTULO VI

USO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Art. 33. 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

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 34. 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 transitem 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 inobservância do presente artigo sujeitará os Operadores à 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.

CAPÍTULO VIII

DA NOMEAÇÃO E ACEITAÇÃO DOS NAVIOS

Art. 35. As Agências deverão ter seus cadastros regularizados junto à Autoridade Portuária, mediante a apresentação de documento oficial que evidencie sua condição de representante do Armador.

Art. 36. Na nomeação do navio, a Agência deverá informar os seguintes dados:

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

Art. 37. Os casos excepcionais para o aceite de navios deverão ser submetidos à análise prévia da Autoridade Portuária.

Art. 38. 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.

Parágrafo Único. Navios com idade superior a 30 anos, sem comprovada evidência documental de retrofit, não serão aceitos no Porto de Santos.

Art. 39. 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 recusa, bem como com as informações de restrições operacionais, caso haja. Neste caso, quando o Agente confirmar a aceitação da operação em um berço, subentende-se que concorda com a aplicação da Prancha Mínima Operacional e TMA estabelecidas pela Autoridade Portuária.

CAPÍTULO IX DO PLANO DE AMARRAÇÃO

Art. 40. O plano de amarração obedece aos critérios expressos no ANEXO I.

§ 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).

§ 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 pelo agente do navio por meio do Formulário de Notificação de Rompimento de Cabo (NRC), constante do ANEXO II, disponível para *download* no *site* da Autoridade Portuária, e informada às caixas postais supop@brssz.com, atracao@brssz.com, gefmo@brssz.com e cpsp.secom@marinha.mil.br dentro do prazo de 6 (seis) horas após o acidente ou fato.

CAPÍTULO X

DA PRODUTIVIDADE E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Art. 41. Para o cálculo de ocupação de berço, considera-se o tempo compreendido entre a amarração do primeiro cabo na atracação até a retirada do último cabo de desatracação.

Parágrafo Único. Para as manobras de atracação e desatracação em berços públicos, cuja execução não seja realizada pela Autoridade Portuária, fica a empresa credenciada para amarração, obrigada a apresentar em até duas horas após a manobra, o Formulário de Manobra Autônoma, contido no anexo III desta Norma, para o e-mail atracao@brssz.com. O não encaminhamento ou seu incorreto preenchimento poderá ensejar na aplicação de auto de inspeção.

Art. 42. O navio não poderá permanecer sem operação por mais de 12 (doze) horas consecutivas, exceto quando operando na Alamoia e Ilha Barnabé, em consonância com o uso da calculadora. Quaisquer intercorrências que impossibilitem a operação dentro dessas 12 (doze) horas devem ser tempestivamente reportadas à Autoridade Portuária.

Art. 43. O navio deverá atender à Prancha Mínima Operacional ou o TMA, conforme o caso.

Art. 44. As Pranchas Mínimas Operacionais estão disponíveis no *site* da Autoridade Portuária. Eventuais atualizações serão publicadas no referido *site*.

Art. 45. As Pranchas Operacionais serão calculadas dividindo-se a quantidade de carga movimentada pela quantidade de horas operacionais, ambas referentes ao período analisado.

§ 1º. Para a análise das Pranchas Operacionais, será considerado que as operações portuárias deverão ocorrer durante 24 (vinte e quatro) horas por dia e 7 (sete) dias por semana.

§ 2º. Para o cálculo da prancha operacional (exceto operações na Ilha Barnabé e na Alamoia) serão excluídas das horas operacionais do navio as paralisações decorrentes de:

- a. Intempéries;

- b. Greves de órgãos governamentais ou de categorias de trabalhadores diretamente relacionados e envolvidos nas atividades portuárias;
- c. Manobras de deslocamento ao longo do cais ou motivadas por problemas de infraestrutura de responsabilidade da Autoridade Portuária;
- d. Problemas de infraestrutura de responsabilidade da Autoridade Portuária (avaria de defesa, cabeça, etc.);
- e. Determinação da Autoridade Portuária ou demais autoridades; e
- f. Ocorrência de sinistros, alheios ao operador portuário, que interrompam ou reduzam o ritmo das operações.

§ 3º. Caberá ao Operador Portuário realizar os apontamentos de todas as paralisações na Supervia Eletrônica de Dados.

§ 4º. A Autoridade Portuária poderá manter, a seu critério, os navios operando abaixo da prancha mínima, em casos excepcionais, tais como a inadequação operacional da carga, desde que justificado pelo Operador Portuário.

Art. 46. Para o cálculo do TMA nos berços públicos da Ilha Barnabé e Alamoia deverá ser utilizada a Calculadora de Prancha.

§ 1º. Serão excluídas do TMA as paralisações decorrentes de:

- a. Intempéries;
- b. Greves de órgãos governamentais ou de categorias de trabalhadores diretamente relacionados e envolvidos nas atividades portuárias;
- c. Problemas de infraestrutura de responsabilidade da Autoridade Portuária (avaria de defesa, cabeça, etc.);
- d. Determinação da Autoridade Portuária ou demais autoridades;
- e. Ocorrência de sinistros, alheios ao operador portuário, que interrompam ou reduzam o ritmo das operações.

Art. 47. As horas operacionais tratadas no Art. 45 e o TMA tratado no Art. 46 não terão nenhuma relação, tão pouco efeitos, para fins de cálculo de tarifa portuária.

Art. 48. A Autoridade Portuária poderá emitir representação perante à ANTAQ, por meio de Relatório de Ocorrência Portuária – ROP ou poderá interromper a continuidade da operação de carga/descarga e ordenar a desatracação tempestiva do navio às expensas do Armador,

ocupando o último lugar na fila de espera, como se houvesse chegado ao Porto no momento da desatracação quando:

- a. Houver volumes adicionais que não tenham sido manifestados na RAP do navio;
- b. O Navio apresentar a média móvel, das últimas 24 horas, da prancha operacional, inferior as previstas no artigo 45 (exceto operações na Ilha Barnabé e na Alamoá); ou
- c. Para as operações nos berços públicos da Ilha Barnabé e da Alamoá, o navio não atender o TMA indicado na Calculadora de Prancha.

§ 1º. O processo fiscalizatório do cumprimento do disposto nos artigos deste capítulo será iniciado por meio da emissão de Auto de Inspeção, contendo o prazo para apresentação da justificativa da eventual irregularidade.

§ 2º. Ao final do processo fiscalizatório a Autoridade Portuária poderá decidir pela continuidade da operação ou pela ordem de interrupção da operação e desatracação do navio.

§ 3º. Todas as etapas do processo fiscalizatório serão conduzidas apenas entre a Autoridade Portuária e o Armador.

§ 4º. A Autoridade Portuária poderá, ainda, a seu critério, com a finalidade de aproveitamento das janelas de atracação, aprovar horas excedentes e/ou eventual reposicionamento do navio para outro berço disponível para a realização da continuidade das operações.

§ 5º. Caso seja observada a falta de iniciativa do Armador ou de seu Agente no cumprimento da ordem de desatracação prevista no caput deste artigo, a Autoridade Portuária poderá promover a saída do navio às expensas do Armador.

§ 6º. Os custos relativos às horas excedentes de permanência no berço, decorrentes da demora no cumprimento da ordem de desatracação da Autoridade Portuária até a efetiva saída do navio, serão faturados em dobro sempre que a embarcação permanecer atracada, sem operar, conforme resolução normativa da ANTAQ.

Art. 49. A ordem de chegada dos navios será apurada por meio dos registros do VTMIS do Porto de Santos, assim que estabelecido, a quem os navios ficam obrigados a chamar na chegada da área VTS.

Art. 50. O Comandante do navio, seu preposto ou Agente poderão ser responsabilizados 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.

Art. 51. Os casos especiais ou omissos serão resolvidos pela Autoridade Portuária e, havendo necessidade, com recurso à ANTAQ.

Fernando Biral
Diretor-Presidente

ANEXO I

PADRÃO MÍNIMO DE AMARRAÇÃO

LOCAL			AMARRAÇÃO PADRÃO ¹								
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
BTP 02	16/31	354	3	2	2	4	2	2	5	2	3
BTP 03	31/45	400	3	2	2	4	2	2	5	2	3
AGEO 01	01/11	230	3	2	2	4	2	2	-	-	-

¹ 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 Mitropoulos 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 ²								
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	0	3	-	-	-
ARM 22/23	213/224	283	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. 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 ³								
BERÇOS	CABEÇOS	COMPR. (m)	LOA < 200			200 ≤ LOA < 300			300 ≤ LOA ≤ 366		
CURVA 23	224/229	145	3	2	2	4	3	3	-	-	-
ARM 25	229/239	305	3	2	2	4	2	2	-	-	-
OUTEIRINHOS 03	57/29	354	3	2	2	4	2	2	-	-	-
OUTEIRINHOS 02	29/15	210	3	2	2	4	2	2	-	-	-
OUTEIRINHOS 01	15/01	210	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 29	275/284	229	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 30	284/293	225	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 31	293/303	260	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 32	303/313	248	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 33	313/323	253	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 34	323/333	263	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 35.1	333/342	238	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 35.2	342/352	260	3	2	2	4	2	2	-	-	-
37 Pto 1 e 2	366/379	374	3	2	2	4	2	2	-	-	-
ARM 38	379/391	319	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. I – Principles and Practice*” (The Nautical Institute – L.C. Clark BSC, MSC, Master Mariner, MNI Foreword by Mr EE Mitropoulos Secretary General IMO) e, de forma empírica, assegurar que a amarração dos navios considere pelo menos quatro (4) lançantes e três (3) espingues 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	4	0	2	4	0	2	-	-	-
TECON 3	394/411	350	3	2	2	4	2	2	5	2	3
TECON 2	411/427	383	3	2	2	4	2	2	5	2	3
TECON 1	427/437	245	3	2	2	4	2	2	5	2	3
TEV	437/452	312	4	2	4	5	2	2	-	-	-

¹ 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 Mitropoulos 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.

ANEXO II
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-CONTÊINER

GRANELEIRO

TANQUE/QUÍMICO/LPG

PASSAGEIRO

RO-RO

OUTRO: _____

OBSERVAÇÕES: _____

RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO

NOME COMPLETO: _____
EMPRESA: _____
CARGO/FUNÇÃO: _____
ASSINATURA: _____

**ANEXO III
FORMULÁRIO DE ATRACAÇÃO AUTÔNOMA**

FORMULARIO DE ATRACAÇÃO AUTONOMA				LOGO DA EMPRESA
VIAGEM				
INFORMAÇÕES DO NAVIO				
Nome		Berço	LOA	Operadora

ATRACAÇÃO									
<i>Data Hora</i>	Posição Proa		Posição Popa		Lançantes		Calado		Bordo
	Cabeço	Distância	Cabeço	Distância	Proa	Popa	Proa	Popa	

IMAGENS	
PROA	POPA

PUXADA									
Período	Posição Proa		Posição Popa		Lançantes		Calado		Bordo
	Cabeço	Distância	Cabeço	Distância	Proa	Popa	Proa	Popa	

DESATRACAÇÃO		
DataHora	Calado	
	Proa	Popa

Exclusivo RO-RO	
Comprimento de Rampa	

ANORMALIDADES DE INFRAESTRUTURA	
ANORMALIDADE	DESCRIÇÃO
Cabeço ()	
Defensa ()	
Cais ()	
Outros ()	

RESPONSÁVEL PELA MANOBRA _____