

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 03/2015

Dispõe sobre normas e procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional no âmbito do Porto organizado de São Francisco do Sul.

O Presidente da Administração do Porto Organizado de São Francisco do Sul, no uso de suas atribuições legais previstas no Art. 17, da Lei nº 12.815/2013, e objetivando disciplinar procedimentos, prioridades e preferência de atracação, bem como buscar o aprimoramento da produtividade e celeridade das operações portuárias no âmbito do Porto organizado de São Francisco do Sul,

RESOLVE:

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

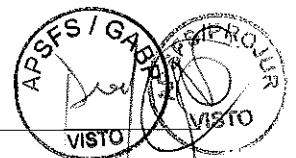
1.1 Constitui objeto da presente Instrução Normativa o estabelecimento de regras básicas e procedimentos para as prioridades, preferências de atracação nos berços do Porto de São Francisco do Sul e pranchas mínimas que assegurem a máxima produtividade operacional do Porto.

1.2 A utilização do canal de acesso, área de fundeio, Bacia de Manobra e Berços de Atracação pelas embarcações que demandam ao porto será autorizada pela Autoridade Portuária obedecendo as normas estabelecidas pela Autoridade Portuária, Autoridade Marítima e demais órgãos intervenientes nas operações portuárias.

1.3 A autorização será dada, mediante requisição do armador ou do seu agente que fornecerá, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas da entrada prevista da embarcação, as seguintes informações:

- a) Nome da embarcação;
- b) Bandeira sob a qual navega;
- c) Natureza da navegação;
- d) Último porto de procedência e próximo porto de destino;
- e) Nome e endereço da agência responsável pela embarcação e pelo pagamento das despesas portuárias;
- f) Característica da embarcação;
- g) Natureza da Operação;
- h) Cópia do manifesto de carga ou, provisoriamente, uma relação detalhada da carga assinada pelo responsável pela embarcação ou preposto;
- i) Número de passageiros a desembarcar ou a embarcar;
- j) Datas previstas de chegada e de partida;
- k) Indicação de qualquer irregularidade conhecida que possa afetar a segurança de navegação ou que possa vir a prejudicar a eficiente utilização das instalações portuárias;
- l) Indicação de necessidade de utilização de equipamentos especiais.

2. DA PRIORIDADE E PREFERÊNCIA DE ATRACAÇÃO



2.1 Fica determinado e normatizado nas seguintes ordens abaixo, às prioridades e preferências de atracação de navios, na área do porto organizado de São Francisco do Sul:

2.1.1 Prioridade de atracação para navios da Marinha de Guerra do Brasil, atendendo solicitação da Delegacia da Capitania do Porto de São Francisco do Sul;

2.1.2 Prioridade de atracação para navios de passageiros a turismo, sem carga para movimentar, conduzindo mais de 50 (cinquenta) passageiros. Em existindo instalação específica para atracação para navios de passageiros, a prioridade de que trata este artigo passa a ser na referida instalação, na qual será concedida atracação imediata;

2.1.3 O berço (101) disponibilizará, no mínimo, 225 (duzentos e vinte cinco) metros de comprimento, e terá prioridade de atracação para os navios que efetuarem a operação de carregamento de granéis sólidos, que venham a utilizar todos os equipamentos de terra especializados para tal operação ("ship loaders") e de granéis líquidos que venham a utilizar sistema de bombeamento;

2.1.4 O berço (102) disponibilizará, no mínimo, 210 (duzentos e dez) metros de comprimento, e terá prioridade de atracação os navios denominados full contêiner que venham a utilizar todos os equipamentos de terra especializados para tal operação ("mobile cranes"), ou roll-on/roll-off, prioritariamente para a movimentação de containers;

2.1.5 Será facultado ao navio denominado roll-on/roll-off a efetuar operação simultânea ro-ro e lo-lo, desde que a operação ro-ro não interfira na produtividade estabelecida para a operação lo-lo, e que o término da faina ro-ro ocorra concomitantemente com a operação lo-lo;

2.1.6 O berço (103) disponibilizará o saldo resultante da metragem total do cais acostável dos berços 101, 102 e 103, deduzido da metragem efetivamente ocupada pelos navios atracados/programados nos berços 101 e 102, e terão preferência de atracação navios ou barcaças para a movimentação de contêiner, carga geral, cabotagem no carregamento e descarga de produtos siderúrgicos (bobinas de aço) e descarga de granéis sólidos e líquidos, que operarem com equipamentos especializados de terra ou com equipamentos de bordo;

2.1.7 O navio que vier a utilizar equipamento de terra especializado que comprovadamente aumente a produtividade estabelecida para o tipo de carga que vier a ser movimentada neste berço terá prioridade de atracação;

2.1.8 O berço (201) disponibilizará 276 (duzentos e setenta seis) metros de comprimento e será utilizado respeitando a ordem cronológica de chegada dos navios;

2.1.9 Os berços (301 - Interno e 301 - Externo) do Terminal Portuário Santa Catarina (TESC) terão sua prioridade e preferência de atracação de navios definida pelo referido terminal, observados os limites do contrato de arrendamento. Quanto aos horários de manobras, serão definidos na programação de atracação, pela Gerência de Operações da APSFS.

2.2 Para os serviços regulares de navios full contêineres que, através de solicitação formal à Administração do Porto, comprovem a demanda de carga e frequência semanal, poderá ser concedida a prioridade de atracação com dia e hora pré-estabelecidas (fixed day), através de contrato de janela de atracação com a APSFS, conforme Termo de Compromisso, por um período não inferior a 12 (doze) meses, sendo que:

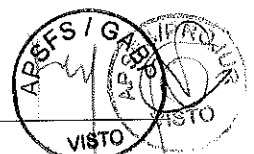


- a) Será concedida uma tolerância de 06 (seis) horas, sendo 03 (três) horas antes e 03 (três) horas depois do horário pré-estabelecido no contrato de janela de atracação para a chegada do navio na barra;
- b) O navio do serviço beneficiado com a atracação com dia e hora pré-estabelecidas (“fixed day”), não poderá permanecer no berço de atracação prioritário (102) para navios “full” contêineres por um período superior ao estabelecido no contrato de janela de atracação para efetuar sua atracação, operação e desatracação, salvo concordância prévia e formal dos representantes dos navios com janela de atracação anterior e posterior, e desde que sejam respeitadas as outras janelas já existentes;
- c) O navio “full” contêiner beneficiado que não cumprir a data previamente estabelecida para sua atracação, perderá a prioridade de atracação, passando a obedecer à ordem cronológica de chegada;
- d) As janelas definidas são específicas para cada serviço e sentido de navegação não podendo ser utilizadas por outro que não aquele formalmente acordado;
- e) Os navios que se beneficiarem do “fixed day” deverão apresentar junto ao DECON/APSFS os extratos da declaração de despacho comprovando a liberação dos contêineres para exportação perante a Receita Federal, em prazo não superior a 12 (doze) horas da atracação do navio, segundo o que prescreve a IN nº 06/2004;
- f) A APSFS irá definir dentro das suas condições operacionais, os respectivos dias de semana para conceder aos Serviços a atracação com “fixed day”, e a criação de uma nova janela de atracação para um determinado serviço;
- g) No caso de pedido de alteração da janela de atracação existente para outro dia e/ou horário, ou a solicitação de janela para novos serviços, havendo coincidência de dia/horário com uma janela já concedida, o solicitante poderá optar por uma janela de atracação reserva;
- h) O(s) Armador(es)/Serviço(s) que deixar(em) de cumprir as determinações constantes do contrato de janela de atracação, bem como o previsto nesta I.N., deverá ter cancelado o contrato de janela de atracação. Neste caso, a APSFS irá disponibilizar para eventuais interessados o mesmo período de ocupação constante do contrato de janela de atracação cancelado, sendo que, o(s) Armador(es) penalizado(s) só poderá(ão) assinar novo contrato, caso não exista outro(s) Armador(es) interessado(s);
- i) A concessão ou alteração de janela de atracação será efetuada conforme as prioridades estabelecidas a seguir:

- 1º Armador/Serviço que já possui janela de atracação e solicitou alteração do seu dia e horário;
- 2º Armador(es) detentor(es) de janela de atracação reserva;
- 3º Novo(s) Armador(es)/Serviço(s);
- 4º Armador(es)/Serviço(s) que perdeu(ram) as janelas de atracação concedidas Anteriormente.

2.3 Poderá ser estabelecida pela Administração Portuária, atracação preferencial para operações de Carga Geral, que não excedam 48 horas de operação e que tenham sido acordadas previamente com o compromisso formal de tratar de operações habituais;

2.4 Para as Atracções não Prioritárias, ou preferenciais, o critério para atracação obedecerá à ordem cronológica de chegada dos navios na área de fundeio externa da barra do porto. A hora da chegada será informada por documento hábil enviado pelo comandante do navio ao seu agente local, e, em caso de dúvida, poderá a APSFS exigir a cópia da folha do diário de bordo;





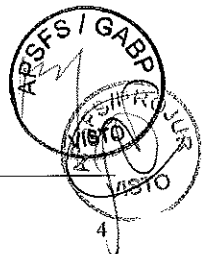
2.5 No caso de disputa de um berço desocupado para atracação, a definição será embasada na análise do conjunto dos seguintes aspectos:

- a) Ordem de chegada dos navios na área de fundeio externa da barra do porto;
- b) Carga totalmente liberada;
- c) Plano de carga que possibilite menor tempo de atracação;
- d) Disponibilidade de pessoal e equipamento para a operação;
- e) A ordem de atracação poderá ser alterada quando o comprimento disponível for incompatível com o navio a ser atracado;
- f) Na eventualidade de dois ou mais navios coincidirem nos horários de chegada, e depois de esgotados os recursos previstos no item 3, sempre ressalvados os critérios de prioridade e preferência, a definição será embasada de acordo com a conveniência operacional da APSFS;
- g) Ocorrendo a chegada de navios com atracação prioritária ou preferencial, para os berços (101), (102), (103) e (201), estando estes ocupados com navios não preferenciais ou prioritários, a desatracação deste será determinada pela Administração do Porto com tolerância de até 06 (seis) horas. As despesas decorrentes da desatracação e reatracação serão imputadas ao navio atracado;
- h) O navio que desatraca por iniciativa própria terá assegurada a sua reatracação, considerando-se sua data e hora de chegada original ao porto.

3. PRODUTIVIDADE OPERACIONAL MÍNIMA

3.1 O Armador deve procurar disponibilizar o maior número de ternos possível de maneira a assegurar a mínima prancha exigida por tipo de carga conforme estabelecido a seguir:

- a) Navios movimentando contêineres (lo-lo ou ro-ro) que possuam guindaste próprio, e que utilize equipamento de terra especializado na movimentação desta faina: 30 (trinta) contêineres navio/hora;
- b) Navios movimentando contêineres (lo-lo ou ro-ro) que não possuam guindaste próprio, mas que utilize equipamento de terra especializado na movimentação desta faina: 24 (vinte e quatro) contêineres navio/hora;
- c) Navios movimentando contêineres (lo-lo ou ro-ro) e que utilizem exclusivamente equipamento de bordo: 18 (dezoito) contêineres navio/hora;
- d) Navios movimentando carga geral (ro-ro e/ou lo-lo) não utilizando guindaste de terra especializado para a movimentação deste tipo de faina: 2.500 (duas mil e quinhentos) toneladas ou metro cúbico/dia o que for maior;
- e) Navios movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na cabotagem: no carregamento 4.000 (quatro mil) toneladas/dia, e na descarga 8.000 (oito mil) toneladas/dia;
- f) Barcaças movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na cabotagem: no carregamento 1.800 (três mil) toneladas/dia, e na descarga 6.500 (seis mil e quinhentos) toneladas/dia;
- g) Navios movimentando produtos siderúrgicos (bobinas de aço) na exportação/importação: na descarga 8.000 (oito mil) toneladas/dia, e no carregamento 3.000 (três mil) toneladas/dia;
- h) Navios movimentando carga geral (ro-ro e/ou lo-lo) utilizando guindaste de terra especializado para a movimentação deste tipo de faina: 3.250 (três mil e duzentos cinquenta) toneladas ou metro cúbico/dia o que for maior;
- i) Navios carregando milho e soja a granel: 25.000 (vinte e cinco mil) toneladas/dia;
- j) Navios carregando farelo: 20.000 (vinte mil) toneladas/dia;
- k) Navios carregando óleo vegetal: 15.000 (quinze mil) toneladas/dia;
- l) Navios descarregando granel sólido: 6.000 (seis mil) toneladas/dia;
- m) Navios descarregando granel líquido: 2.000 (dois mil) toneladas/dia;



- n) Navios movimentando produtos siderúrgicos (chapas de aço) na exportação/importação: na descarga 4.000 (oito mil) toneladas/dia, e no carregamento 3.000 (três mil) toneladas/dia;
- o) Navios movimentando produtos siderúrgicos (alumínio) na exportação/importação: na descarga 1.200 (um mil e duzentas) toneladas/dia, e no carregamento 1.000 (mil) toneladas/dia;
- p) Navios movimentando produtos siderúrgicos (Tubos, Perfis, Tarugos, Vergalhões e outros) na exportação/importação: na descarga 2.000 (dois mil) toneladas/dia, e no carregamento 1.000 (um mil) toneladas/dia;

3.2 Para operações que envolvam carregamento, a programação de atracação do navio deverá ser precedida de:

3.2.1 NA EXPORTAÇÃO (exceto para operações de granéis sólidos / líquidos):

- a) Aviso de chegada do navio, conforme item 2;
- b) Relação de carga em até 12 (doze) horas antes da atracação;
- c) Extrato da declaração de despacho, conforme subitem 2.e da presente instrução normativa;
- d) Para carga geral e produtos siderúrgicos: 80% da carga fisicamente depositada e liberada nos armazéns da zona primária e/ou nos da retroárea distantes, no máximo, 15 km do porto;
- e) Para contêineres: 80% da carga fisicamente depositada na zona primária, ou em terminais da retroárea distantes, no máximo, 15 km do porto, e em conformidade com a IN nº 06/2004.

3.2.2 - NA EXPORTAÇÃO – OPERAÇÕES DE GRANÉIS SÓLIDOS / LÍQUIDOS:

- a) Os navios graneleiros a serem operados com carregamento no corredor de exportação (berço 101) deverão ser anunciados no porto com no mínimo cinco dias de antecedência a sua chegada à barra do porto de São Francisco do Sul, bem como confirmar a sua atracação com no mínimo 24(vinte e quatro) horas de antecedência, através da entrega dos documentos de requisição portuários;
- b) Os navios programados para carregamento de granéis de exportação para atracarem no berço 101 do Porto de São Francisco do Sul, deverão ter seu anuncio formalizados até as 16h30minhrs junto a Gerência de Operações do Porto de São Francisco do Sul, de segunda à sexta feira, ou no primeiro dia útil anterior, no caso de feriado;
- c) Os anúncios formalizados após o horário fixado no item anterior serão considerados para o primeiro dia útil subsequente;
- d) Não será aceito substituição de navios para efeito da anúncio de que trata esta norma;
- e) No caso de disponibilidade do berço 101, fica facultada a atracação condicional de navios não anunciados no prazo estabelecido por esta norma, condicionado a sua permanência no berço por um prazo máximo de até 12 horas após a programação de navios previamente anunciados, devendo o navio favorecido desatracar por sua conta e risco;
- f) O navio programado para atracar no terminal graneleiro, deverá estar com 80% da carga depositada e liberada nos armazéns da zona primaria e/ou nos armazéns da retroárea interligados por correias transportadoras ao corredor de exportação do porto de São Francisco do Sul.

3.2.3 NA IMPORTAÇÃO:

- a) Aviso de chegada do navio, conforme item 3 desta IN;
- b) Plano de descarga e manifesto de importação;
- c) Relação de cargas perigosas em até 48 horas (quarenta e oito) horas antes da atracação;



4. Fica determinado os seguinte horários para programação de atracação de navios junto a Gerência de Operações:

- a) De segunda à sexta feira: das 10h30min às 11:00 hrs e das 16:00 hrs às 16:30 hrs;
- b) Sábado: das 10:30 hrs às 11:00 hrs.

4.1 Somente estarão credenciados a participarem da programação junto a Gerência de Operações, os Armadores, Agentes Marítimos e Operadores Portuários, que terão navios a programar nas próximas 48 (quarenta e oito) horas. Caberá a Gerência de Operações entregar a programação definida aos interessados;

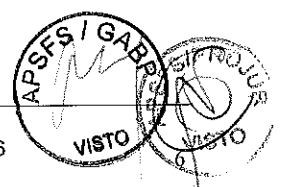
4.2 Não terão acesso à sala de programação, quaisquer outras pessoas, que não estejam elencadas no item acima, com exceção daquelas solicitadas pelo Gerente de Operações.

5. As atracções somente serão concedidas pela APSFS para navios que se comprometam a cumprir a prancha estabelecida pela presente Instrução Normativa, a trabalhar em todos os períodos consecutivos do horário de trabalho, independentemente da instabilidade climática, utilizando todos os equipamentos de terra disponíveis que, em conjunto com os de bordo (no caso de navios que possuam guindastes), possibilitem o incremento da produtividade operacional.

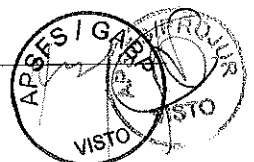
6. Para fins desta Instrução Normativa, considera-se:

- a) Prancha mínima: volume de carga, medido na unidade correspondente, conforme a natureza da carga (ex.: tonelada, metro cúbico, container) a que se compromete movimentar um navio, por imposição normativa ou contratual, por determinado período de tempo;
- b) Atracção prioritária: aquela concedida ao navio beneficiado à frente de navios cuja atracção se dá por ordem cronológica de chegada à área de fundeio externa da barra do porto, devendo haver a desatracção de outro navio que esteja ocupando a vaga daquele;
- c) Atracção preferencial: aquela concedida ao navio beneficiado tão logo o berço se torne vago, mesmo que outros navios sem prioridade tenham chegado primeiro à área de fundeio externo da barra do porto;
- d) Atracção imediata: atracção imediatamente à chegada do navio beneficiado, ainda que necessária à desatracção de outro navio que esteja ocupando a vaga daquele, desatracção essa que ocorrerá com ônus para o navio desatracado;
- e) Atracção condicional: é a atracção concedida a navios não previstos nas atracções imediatas, prioritárias ou preferenciais, autorizadas desde que o navio pretendente solicite atracção 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 em condições plenas de operação;
- f) Dia de trabalho: período compreendido de 24 (vinte e quatro) horas;
- g) Período de trabalho: tempo de trabalho diurno e noturno estabelecido no horário de operação do porto.

7. Para efeito de aferição da produtividade média (prancha média de carregamento realizada) de navios não full contêineres, será considerada a tonelagem acumulada movimentada pelo navio até o último período de operação anterior ao do cálculo, excluindo-se as paralisações por fatores climáticos, quebra comprovada de equipamentos e motivos de força maior, como por exemplo, mas não apenas, greve, a qual será dividida pelo tempo acumulado de operação decorrido até o último período de operação anterior ao do cálculo. A aferição da produtividade média acumulada será efetuada a cada período de 6 horas de operação.



8. Os navios considerados no presente item e que apresentarem 2 períodos consecutivos de produtividade abaixo do mínimo estabelecido no item 4 (pro rata), independente do motivo, estarão sujeitos à desatracação caso haja(m) navio(s) em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus de sua desatracação imputado ao(s) navio(s) que não estiver(em) cumprindo sua prancha.
9. A atracação de navios “full”contêiner, roll-on/roll-off ou carga geral, no berço 101, será condicionada a sua permanência no berço por um período máximo de 12 (doze) horas para o término de sua operação. Não ocorrendo tal circunstância, deverá o mesmo desatracar, por sua conta e risco, quando da chegada do navio prioritário (granel exportação) para o referido berço.
10. Os navios que atracarem e que acumularem 6 horas de inoperância, independente do motivo, estarão sujeitos a desatracação caso haja(m) navio(s) em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus de sua desatracação imputado ao(s) navio(s) atracado.
11. Para efeito de aferição da produtividade média (prancha média de carregamento realizada) de navios full contêineres, será considerado o total de unidades acumulada movimentada pelo navio até o último período de operação anterior ao do cálculo, excluindo-se as paralisações por fatores climáticos, quebra comprovada de equipamentos e motivos de força maior, como por exemplo, mas não apenas, greve, a qual será dividida pelo tempo acumulado de operação decorrido até o último período de operação anterior ao do cálculo. A aferição da produtividade média acumulada será efetuada a cada 24 h de operação.
12. Os navios considerados no presente item e que acumularem 6 (seis) horas contínuas de paralisação, estarão sujeitos a desatracação caso haja navio em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com ônus de sua desatracação, imputado ao(s) navio(s) beneficiado(s), se vier a possibilitar a sua entrada antes da janela de atracação ou se o beneficiado for navio sem contrato de janela com a APSFS; disponibilidade de berdondiadositem, que acumularem 6 horas de paralização containerizada.
13. Os navios que não atingirem as pranchas mínimas fixadas estarão sujeitos à desatracação às suas próprias expensas, passando a ocupar o último lugar da fila de espera.
14. Uma vez intimado a desatracar, se o navio se recusar a efetuar a manobra, será imputado automaticamente ao Armador/Afretador, diretamente ou através de seus representantes legais no Brasil, quando for o caso, penalidades pecuniárias e administrativas previstas na legislação portuária vigente.
15. Incide na mesma penalidade do caput deste item o Armador / Afretador, ou seu correspondente representante legal, quando for o caso, que, notificado pela Autoridade Portuária para efetuar a desatracação de seu navio, se negar a realizar tal manobra, argumentando outros fatos alheios as atividades operacionais do Porto ressalvadas os casos de segurança a navegação ou da embarcação devidamente atestado pela Autoridade Marítima.
16. Os navios atracados no porto de São Francisco do Sul e que não puderem operar com chuvas, poderão ter sua desatracação determinada pela Autoridade Portuária, na ocorrência de instabilidade climática contínua por um período não inferior a 12 (doze) horas, com ônus de sua desatracação imputado ao(s) armador(es) beneficiado(s);
- 16.1 Cessada a instabilidade climática, o navio que cedeu sua atracação a outro, deverá retornar ao berço que estava atracado, em prazo não superior a 12 (doze) horas.



17. Os Armadores, ou seus representantes legais deverão apresentar a Administração do Porto os pedidos de atracação em impresso próprio fornecido pela mesma, ou outro que se julgar necessário, podendo ainda, exigir a comprovação da veracidade das informações.
18. Caso o navio tenha se beneficiado de atracação prioritária ou preferencial, e seja verificada a inexatidão das informações apresentadas a Autoridade Portuária, o mesmo será penalizado com sua desatracação imediata, passando para o último lugar da fila de espera.
19. Os Armadores, ou seus representantes legais deverão solicitar a atracação preferencial ou prioritária de seu agenciado, apto para operar junto a Gerência de Operações, com a antecedência mínima de 24 (vinte quatro horas).
20. Os navios, que não estejam formalmente anunciados ou programados com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, até o último dia útil, para atracarem no Porto de São Francisco do Sul, terão sua atracação condicionada a conveniência operacional do porto, excepcionalmente para os navios graneleiros (sólidos e líquidos) a serem operados no corredor de exportação, (berço 101) deverão estar anunciados com cinco dias de antecedência a sua atracação.
21. Não será concedida a atracação de navios de carga geral, nos berços preferencial ou prioritário, (101 e 102), nas 12 (doze) horas que antecedem a chegada de um navio prioritário ou preferencial, para ocupar o mesmo, sendo que, qualquer atracação nos referidos berços de navios sem prioridade ou preferência só será concedida em caráter condicional, devendo o navio que optar por atracar condicionalmente, desatracar por sua conta e risco quando da chegada do navio prioritário para o berço, e conforme a condição que lhe foi concedida.
22. Os navios de carga geral atracados no berço (103) só poderão ser penalizados com sua desatracação por duas vezes, devendo as despesas decorrentes das fainas ser rateadas entre os navios envolvidos, inclusive o navio penalizado com a desatracação.
23. Para atendimento às operações portuárias, os navios atracados, deverão cumprir o horário operacional do porto, que será nos sete dias da semana, e terão os seguintes turnos de trabalho:
- a) Das 07:00 às 13:00 horas;
 - b) Das 13:00 às 19:00 horas;
 - c) Das 19:00 às 01:00 horas;
 - d) Das 01:00 às 07:00 horas.
24. O não cumprimento dos horários acima estabelecidos será aplicado às penalidades administrativas e operacionais previstas na legislação pertinente.
25. Os navios que concluírem sua operação de carga e descarga, de acordo com o que estabelece as normas de permanência e tráfego do porto, deverão desatracar imediatamente, após notificação da Gerência de Operações, para aguardar ao largo a documentação de despachos das mercadorias (importação/exportação) e/ou conclusão dos serviços de apeação da carga, desde que as condições meteorológicas e de segurança da carga permitam.
26. O navio que não tiver prioridade de atracação prevista nesta norma, quando atracado no berço 102, deverá desatracar imediatamente quando da chegada do navio prioritário para ocupar o referido berço (full contêiner), assumindo o ônus decorrente da manobra.
27. O Operador Portuário de navios beneficiados por atracação prioritária, que não cumprir as pranchas previstas, sem razão justificada, poderá ser penalizado pela APSFS com a suspensão de

suas atividades operacionais por período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias, culminando posteriormente com a suspensão definitiva do Certificado de Operador Portuário, caso haja reincidência injustificada.

28. O navio que não atender os requisitos operacionais previsto nesta norma terá sua atracação condicionada às condições operacionais do momento no porto.

29. Será facultada atracação condicional ao Armador que não tiver condições operacionais de atingir a prancha estipulada nesta norma, sendo que, neste caso, sua desatracação se dará sem qualquer prejuízo e/ou custo aos demais Armadores que estejam previamente habilitados para tal operação.

30. O não cumprimento e observância das normas e procedimentos operacionais previstos nesta Instrução normativa serão imputados ao infrator pela Autoridade Portuária às penalidades pecuniárias e administrativas, previstas na legislação vigente.

31. Os casos operacionais concretos não previstos nesta Instrução Normativa serão analisados e solucionados pela Autoridade Portuária, preservando sempre a equidade, operacionalidade e produtividade das operações portuárias.

32. Esta Instrução Normativa entra em vigência na data de sua publicação, e revoga a Instrução Normativa nº 06 de 2013, e demais disposições em contrário.

São Francisco do Sul, 17 de março de 2015.



Paulo César Côrtes Corsi
Presidente