



PORTOS DO PARANÁ

LOGÍSTICA INTELIGENTE


REGULAMENTO DE
PROGRAMAÇÕES,
OPERAÇÕES E
ATRACAÇÕES DE NAVIOS



REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS

Versão 1.0

EDIÇÃO 2021

An aerial photograph of a port area, showing several large cargo ships docked at a pier with multiple cranes. In the background, a large body of water stretches towards a range of mountains under a cloudy sky. A small island is visible in the water. The foreground shows port infrastructure, including buildings and storage areas. The entire image is overlaid with a semi-transparent dark blue filter.

REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS

O Diretor-Presidente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina- APPA, no uso das atribuições conferidas pelo artigo 33 do Estatuto Social da APPA, aprovado na 1ª Assembleia Geral Extraordinária da empresa pública, realizada em 20 de maio de 2020, e considerando:

- As atribuições da Autoridade Portuária nos Portos de Paranaguá e Antonina;
- A obrigação de estabelecer normas e procedimentos que garantam o ordenamento operacional dos Portos de Paranaguá e Antonina, inclusive dos Terminais Portuários Privados;
- A necessidade de atualizar as normas para a atender à evolução das necessidades dos serviços portuários;
- A necessidade do cumprimento de todas as Normas e Regulamentos que norteiam as atividades portuárias;
- As condições atualmente existentes para as Programações, Operações e Atracações nos Portos de Paranaguá e Antonina;
- A proteção e segurança das instalações portuárias, o obrigatório atendimento das operações portuárias ao Regime de Alfandegamento, ao ISPS CODE e à Legislação Ambiental;
- A obrigatoria e permanente necessidade de atualização desse Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios, para o atendimento da demanda crescente; maior agilidade nas atividades portuárias; melhores índices operacionais; modernização das metodologias operacionais;

RESOLVE:

Atualizar a Edição 2020 do REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS, Versão 1.0, editada no idioma Português e disponível no endereço eletrônico www.portosdoparana.pr.gov.br.

ÍNDICE

8

CAPÍTULO 1 DEFINIÇÕES

14

CAPÍTULO 2 PROGRAMAÇÕES DAS ATRACAÇÕES E OPERAÇÕES

- > 15 2.1. Informação inicial
- > 15 2.2. Preferências de atracação
- > 16 2.3. Programação das atracações
- > 22 2.4. Operação

24

CAPÍTULO 3 CARGA GERAL

- > 25 3.1. Preferências de atracação
- > 27 3.2. Pranchas exigidas

28

CAPÍTULO 4 CONTÊINERES

- > 28 4.1. Preferências de atracação
- > 29 4.2. Programação de atracação e operação

30

CAPÍTULO 5 GRANÉIS SÓLIDOS DE EXPORTAÇÃO

- > 31 5.1. Berços 201 – 204 – 206
- > 31 5.1.1. Preferências de atracação
- > 32 5.1.2. Pranchas exigidas
- > 32 5.2. Berços 212 - 213 - 214
- > 32 5.2.1. Preferências de atracação nos berços 212, 213 e 214
- > 34 5.2.2. Prioridades de atracação no berço 213
- > 36 5.2.3. Definições e critérios para formação do *line up* do corredor de exportação leste
- > 40 5.2.4. Programação para operação no corredor de exportação leste
- > 41 5.2.5. Pranchas exigidas

42

CAPÍTULO 6 GRANÉIS SÓLIDOS DE IMPORTAÇÃO

- > 43 6.1. Preferências de atracação
- > 45 6.2. Operação
- > 46 6.3. Alívio de cargas
- > 47 6.4. Pranchas exigidas

47

CAPÍTULO 7 PIER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS - PPGL

55

CAPÍTULO 10 FUNDEIO

49

CAPÍTULO 8 COEFICIENTE DE PRODUTIVIDADE

57

CAPÍTULO 11 NORMAS COMPLEMENTARES

53

CAPÍTULO 9 ONLY BUNKER

59

CAPÍTULO 12 DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO 1

DEFINIÇÕES



1.1. ATRACAÇÃO NORMAL

É a atracação de navio que a **APPA** concede por ordem cronológica de chegada ao porto, seguindo o *line up* geral do Porto.

1.2. ATRACAÇÃO IMEDIATA

É a atracação de navio que a **APPA** concede imediatamente à chegada na área de fundeio, em posição previamente definida, podendo, inclusive, acarretar na desatracação de navio previamente atracado, em conformidade a condições estabelecidas nesse Regulamento.

1.3. ATRACAÇÃO PREFERENCIAL

É a atracação de navio que a **APPA** concede em berços preferenciados, em função de condições diversas, como tipos de carga, velocidade das operações, consignações, tipos de navios e outras questões específicas, definidas nesse Regulamento.

1.4. ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA

É a atracação de navio que a **APPA** concede em berços preferenciados, precedendo aos demais navios preferenciados, em função de questões específicas, definidas nesse Regulamento, independentemente da ordem cronológica de chegada.

1.5. ATRACAÇÃO PLENA

É a atracação de navio que a **APPA** concede em berços preferenciados, para navios com plenas condições de operação até a finalização das mesmas, em condições definidas no presente Regulamento.

1.6. ATRACAÇÃO CONDICIONAL

É a atracação de navio que a **APPA** concede em berços preferenciados aos navios sem condições de atracação preferencial.

1.7. ATRACAÇÃO COMPARTILHADA

É a atracação preferenciada que compartilha com demais atracações, também preferenciadas, nos berços adjacentes, quando o espaço disponível não for suficiente para compatibilizar as atracações dos navios preferenciados e designados para ocupar os conjuntos de berços preferenciados. Nessas ocorrências, a ordem de atracação se dará de acordo com a data de chegada de cada navio (*line up* geral do Porto), atendendo à condição fundamental de um navio por vez, para cada preferência compartilhada e definida mediante preenchimento das condições plenas para atracação.

1.8. BERÇO

É trecho de cais indicado pela **APPA** para atracação de navio.

1.9. BERÇO PREFERENCIADO

É o berço definido pela **APPA** para atendimentos às atracações preferenciais.

1.10. BERÇO ALTERNATIVO

É o berço definido pela **APPA** para o atendimento alternativo, compatível e quando possível, às atracações de navios preferenciados que, por quaisquer motivos, não possam atracar no berço originalmente preferenciado.

1.11. PRANCHA EXIGIDA

É a produção mínima diária de cargas exigidas ao navio em operação, avaliada pela média dos dias em operação, conforme o tipo de carga e berço de atracação.

1.12. RITMO NORMAL

É o trabalho simultâneo nos porões do navio que tenham mercadorias a movimentar no porto, com o máximo de recursos operacionais possíveis, objetivando o atingimento das Pranchas exigidas, avaliado ao longo do período/dia, ou ao seu final.

1.13. PERÍODO

É o tempo de trabalho, diurno ou noturno, estabelecido pela **APPA**.

1.14. AGENTE DO NAVIO

É a pessoa jurídica, devidamente nomeada, instituída para a execução dos serviços de representação dos armadores, transportadores marítimos, afretadores e outros que, por sua conta e ordem, realiza os atos e procedimentos junto à **APPA** e demais órgãos intervenientes.

1.15. AGENCIAMENTO

É o serviço de representação de parte ou de todos os interesses do navio, junto aos Portos de Paranaguá e Antonina.

1.16. OPERADOR PORTUÁRIO

É a pessoa jurídica, pré-qualificada junto à **APPA**, responsável pela execução das operações de carga e descarga dos navios, indicada pelo Agente do Navio.

1.17. NAVIO GRANELEIRO

É o navio especializado no transporte de grânéis sólidos.

1.18. NAVIO FULL-CONTÊINER

É o navio com operação exclusiva de contêineres.

1.19. NAVIO ROLL-ON / ROLL-OFF

É o navio que opera com rampas de acesso para as cargas, que carregam e descarregam de bordo sobre rodas, rolando.

1.20. NAVIO PCC - Pure Car Carrier

É o navio especializado no transporte de veículos.

1.21. BIG BAG

É a unitização de cargas a granel em embalagens (sacos), com peso mínimo de 0,5 t.

1.22. CARGA PROJETO

É a carga pesada ou volumosa que, devido a seu peso ou às suas dimensões, não pode ser transportada em contêineres convencionais, exigindo equipamentos e transporte diferenciados.

1.23. COEFICIENTE DE PRODUTIVIDADE

É o valor referência para medição e monitoramento das Pranchas exigidas aos navios.

1.24. NORMAS COMPLEMENTARES

São normas para atividades específicas, definidas por Ordens de Serviços, Portarias e Regulamentos que, de forma combinada, estabelecem o conjunto de procedimentos operacionais da **APPA**.

1.25. LINE UP

É a fila, estabelecida por ordem de chegada na barra do Porto de Paranaguá, de navios que estão à espera da atracação, com suas condições plenas para atracar.

Line Up Geral – é constituído por todos os navios que chegam a barra em condições para atracar no Porto de Paranaguá.

Line Up Específico – é constituído pelos navios chegados a barra em condições para atracar em berços preferenciados ou com cargas preferenciadas.

Pré-line Up Específico para o Corredor de Exportação Leste – é constituído pelos navios chegados a barra, porém ainda sem condições de ingressar o Line up específico por não estar HABILITADO, ou mesmo HABILITADO, mas sem vaga no Line up específico.

1.26. TERMINAL DE USO PRIVADO

É a instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída por empresa privada, mediante outorga do poder concedente, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

1.27. TERMINAIS DE USO PÚBLICO

São aqueles instalados em áreas da União e/ou Estado do Paraná, administrados diretamente pela concessionária **APPA** ou por empresas selecionadas por processos licitatórios.

1.28. APPAWeb

É o sistema informatizado da **APPA**, disponível a todos os usuários dos Portos do Paraná, que possibilita a comunicação com embarcadores, exportadores e terminais, desde o anúncio de navios, nomeação de cargas, programação, reprogramação, cancelamentos, entre outras.

1.29. SCOA

É o Sistema de Controle de Operações de Armazenamento, usado para o controle da movimentação de estoques de graneis sólidos e líquidos; faturamento de armazenamento; e embarque das cargas nos navios.

CAPÍTULO 2

PROGRAMAÇÕES DAS ATRACAÇÕES E OPERAÇÕES

11 REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS



2.1. INFORMAÇÃO INICIAL

2.1.1. O Agente do Navio deverá informar qualquer pretensão de atracação à **APPA**, via APPAWeb, com antecedência mínima, a partir da data de chegada do navio, considerando:

a) Berço 205 (passageiros)	20 dias
b) Berços 208, 209 e 211 (descarga de granéis)	4 dias
c) Berço 201, 204, 206, 212, 213 e 214 (carregamento de granéis)	4 dias
d) Navios sem preferência	4 dias
e) Navios com operações no Píer Público de Granéis Líquidos - PPGL	4 dias
f) Demais berços ou preferências	4 dias

2.1.2. Os navios Full-contêineres deverão confirmar o horário de suas chegadas com 24 horas de antecedência. Descumprida essa condição, a **APPA** arbitrará eventuais conflitos.

2.2. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO

2.2.1. Os pedidos de Atracções Preferenciais, ou não, deverão ser feitos pelo agente do navio, de maneira formal, através do APPAWeb, com a indicação dos operadores portuários responsáveis e mediante concordância destes na reunião diária de programação de atracação.

2.2.1.1. A indicação e concordância dos operadores portuários implicam na corresponsabilidade dos operadores e dos terminais portuários, nas requisições de atracação preferencial, bem como no compromisso de movimentar as pranchas exigidas, que deram condições para a preferência.

2.2.1.2. O não cumprimento das pranchas exigidas implicará na aplicação da penalização tarifária, com os coeficientes de produtividade e demais sanções previstas neste Regulamento.

2.2.2. Fica assegurada a atracação imediata e prioritária às embarcações da Marinha do Brasil ou de Marinha Estrangeira, conforme solicitação da Capitania dos Portos, em trechos de cais previamente fixados e acordados com a **APPA**.

2.2.3. Para otimizar as operações, reduzir custos aos usuários, ou havendo intervenção técnica que resulte em algum tipo de restrição das operações nos berços, as preferências estabelecidas poderão ser realizadas em berços alternativos, a critério da **APPA**.

2.2.4. As preferências estabelecidas serão exercidas somente após o término da operação do navio que estiver ocupando o berço, preferencial ou não.

2.2.5. Os navios com comprimentos máximos superiores aos definidos neste Regulamento poderão ser autorizados pela **APPA**, desde que a atracação seja possível, considerando as condições dos berços adjacentes. Nestes casos, a autoridade portuária vai avaliar a situação nas reuniões diárias de atracação. Caso seja necessário realizar movimentação de outros navios nos berços adjacentes, para acomodação, os custos serão dos navios de comprimento não regulamentado.

2.3. PROGRAMAÇÃO DAS ATRACAÇÕES

2.3.1. Para a programação das atracações de navios no Porto de Paranaguá, o agente do navio deverá fornecer à **APPA**, através do APPAWeb, com a antecedência mínima estabelecida, os seguintes documentos e informações:

2.3.1.1. Informações prévias e atualizadas das operações portuárias, nos moldes definidos na tela de anúncio de navio;

2.3.1.2. Na importação, todos os extratos do CE-MERCANTE e respectivos Bill of Lading (BL) dos portos de origem que embarcaram cargas destinadas ao Porto de Paranaguá;

2.3.1.3. Lista de MERCADORIAS PERIGOSAS, inclusive daquelas em trânsito, especificadas de acordo com as normas do International Maritime Consultive Organization (IMCO).

2.3.2. Essas informações e documentações são indispensáveis à correta aplicação das disposições deste Regulamento para compor o *line up* (geral, específicos das preferências e dos terminais).

2.3.3. Os pedidos de atracação deverão ser solicitados formalmente pelo agente do navio, via APPAWeb, até as 18 horas do dia anterior. As validações serão feitas pela Coordenaria de Atracação da **APPA** e serão discutidas nas reuniões diárias de programação de atracação, que ocorrem de segunda a sábado, das 9h às 12h. O pedido de atracação somente será considerado válido quando o navio apresentar plenas condições de atracação, atender todas as condições previstas neste Regulamento, além de:

l) Apresentação, pelo agente do navio, da documentação e informações abaixo relacionadas:

- a) Na exportação – Apresentação dos operadores portuários e terminais envolvidos; disponibilidade de cargas com certificado de qualidade; indicativo do local de armazenagem e/ou origem das mercadorias, previamente ao embarque.
- b) Na importação – Apresentação dos operadores portuários; disponibilidade de áreas ou praças para o depósito das cargas que serão descarregadas (internas ou externas da **APPA**); e as devidas autorizações da Receita Federal.
- b.1) Apresentação da programação referendada na reunião dos intervenientes nas operações de descarga (agente do navio, operadores portuários, importadores e recebedores), com informações detalhadas das ações, destinos, períodos de recebimento, quantidades da carga a ser descarregada e demais informações pertinentes.
- b.2) Na importação de graneis sólidos, os importadores deverão cumprir o disposto na Instrução Normativa RFB nº 1974.
- c) Despachos da Receita Federal com desembaraço das cargas e/ou despachos antecipados;
- d) Documento Único Virtual (DUV), junto ao Porto sem Papel (PSP), ratificado pela **APPA**.
- e) Informações atualizadas no APPAWeb, relacionadas ao navio, conforme definido na tela de anúncio de navios do mesmo.
- f) Tarifas portuárias devidamente pagas ou caucionadas.
- g) As tarifas portuárias dos navios do Corredor de Exportação deverão ser pagas/caucionadas previamente ao dia da programação do navio, via APPAWeb.

II) Na exportação, mediante a apresentação do Notice of Readiness (NOR), certificado de inspeção dos porões e/ou teste de estanqueidade das escotilhas (hose test) aprovados.

III) Nos pedidos de atracções preferenciadas, deverão ser observadas todas as condições dispostas no presente Regulamento.

2.3.4. Os exportadores ou importadores, por meio de seus despachantes ou operadores portuários, deverão apresentar todos os documentos de exportação ou importação (ordens de embarque, manifestos de cargas e outros), com a antecedência mínima necessária. Devem ser encaminhados à **APPA**, através do APPAWeb, os seguintes documentos:

- a) Relação de cargas, incluindo a identificação.
- b) Comprovações de que a carga está liberada para embarque pela RFB.

2.3.5. A programação de atracção de navios obedecerá ao *line up* geral do Porto, com horário fornecido pelo agente do navio, salvo em casos previstos neste Regulamento ou em ordens de serviços específicas e complementares, emitidas pela **APPA**.

2.3.5.1. As atracções serão definidas nas reuniões diárias de programação, em local e horários previamente definidos, com participação aberta a todos os interessados.

2.3.5.2. Nas reuniões de atracção, somente serão considerados os pedidos de atracção que atendam às condições estabelecidas neste Regulamento e em normativas complementares, além de atender às documentações, informações e prazos previstos.

2.3.5.3. Em caso de dúvidas quanto às informações fornecidas pelo agente do navio, quanto à chegada do navio à barra do Porto de Paranaguá, serão exigidas cópias das folhas do Diário de Bordo em que conste o registro. Constatadas divergências em relação às informações, que comprovem irregularidade, o navio infrator deverá ocupar o último lugar no *line up* geral do Porto e sofrer as demais sanções previstas neste Regulamento e normativas complementares da **APPA**.

2.3.5.4. Na eventualidade de dois ou mais navios chegarem em horários coincidentes, a atracação será definida para aquele com maior volume de carga a ser movimentado.

2.3.5.5. Os navios não anunciados regularmente, fora dos prazos exigidos nesse Regulamento, somente ganharão condições plenas de atracação depois de transcorridos os prazos regulamentados.

2.3.5.6. Os navios com operações programadas para acontecer em dois ou mais berços, que utilizem de preferências e programações distintas no Porto de Paranaguá, devem respeitar o *line up* geral do Porto, respeitando o término da operação antecedente. Este item não se aplica às operações em Terminais de Uso Privado.

2.3.5.7. O navio que já estiver em porto e efetuar um segundo anúncio deve respeitar o prazo mínimo de 96 horas para programação, mantida a sua posição no *line up* geral.

2.3.6. A ordem de atracação não poderá ser alterada, salvo nos casos previstos neste Regulamento e normativas complementares, ou quando o comprimento e/ou profundidade do berço disponível forem incompatíveis com as características do navio a atracar.

2.3.7. Os casos em que atracação de navios aguardando não for possível, por questões contratuais próprias, deverão ser informados à **APPA** com 24 horas de antecedência ao horário da reunião de definição da atracação prevista inicialmente.

2.3.8. Também serão considerados motivos justificados para a não atracação: o impedimento em função de condições meteorológicas (fechamento de barra) e/ou recusa da manobra do práctico, por riscos à navegação.

2.3.9. Quando as características do navio não estiverem compatíveis com as condições estabelecidas para o berço preferencial, o mesmo não poderá ser incluído no *line up* específico do berço preferenciado, devendo ingressar na fila de atracação geral, sem preferência.

2.3.10. Os navios atracados ficam obrigados a efetuar manobras de deslocamento ao longo do cais (puxadas), por determinação da **APPA**, com a finalidade de compatibilizar espaços para atracações adjacentes.

2.3.10.1. Durante estas manobras, o agente do navio deverá acompanhar a mudança até o posicionamento final do navio. Em sua ausência, o agente será responsabilizado pelos prejuízos eventuais, devendo ressarcir os mesmos.

2.3.10.2. A responsabilidade dessas manobras será do navio beneficiado.

2.3.10.3. Em deslocamentos superiores a 60 metros, serão exigidos os serviços de prático e rebocador, sob responsabilidade do beneficiado.

2.3.10.4. A determinação da **APPA**, bem como o cumprimento pelo agente do navio, ocorrerá por necessidade operacional estabelecida.

2.3.10.5. Os tempos referentes a este tipo de manobras serão devidamente expurgados para efeito dos coeficientes operacionais.

2.3.11. Todo navio deverá manter-se pronto, a qualquer tempo, para efetuar mudanças previstas neste Regulamento ou em casos de emergência, assim como desatracar ao término das operações, salvo determinação expressa da **APPA**.

2.3.12. A **APPA** poderá conceder atracações condicionais aos navios que não tenham preferências estabelecidas para o berço, respeitando o *line up* geral do porto, quando estes navios demonstrarem condições plenas de operação.

2.3.13. A **APPA** poderá conceder atracações condicionais aos navios com operações preferenciadas para o berço, que não preencham todos os requisitos necessários para atracação plena, desde que o berço esteja disponível e:

I- Nos berços 201, 212, 213 e 214:

- a) O beneficiário solicite, por escrito, a atracação condicional para carregar a carga disponível, definida em cada terminal, comprometendo-se a realizar a desatracação nas condições definidas pela **APPA**. Finalizada a operação, o navio deverá desatracar e retornar à sua posição no *line up* específico.
- b) A atracação condicional somente será concedida se não houver, na fila, outro navio em condições plenas para atracação, respeitando a vez para o berço disponível.

II- Nos demais berços:

- a) O beneficiário deve solicitar, por escrito, a atracação condicional para operar as cargas disponíveis no momento, comprometendo-se com a desatracação nas condições definidas pela **APPA** e retornando para a posição no *line up* geral do porto.
- b) A atracação condicional somente será concedida se não houver outro navio em condições plenas para atracação.

2.3.14. As condições de atracação estabelecidas pela **APPA**, na programação do navio condicionado, deverão ser rigorosamente cumpridas com a chegada do navio de preferência, em condições plenas de atracação.

- a) Os navios atracados condicionalmente que desatracarem dentro do prazo definido pela **APPA**, em função da chegada de navios preferenciados, manterão suas posições originais nos respectivos *line ups*.
- b) O navio em atracação condicionada deve desocupar o berço ao final do período de trabalho, caso ainda não disponha das condições plenas operacionais, ou não atenda às pranchas exigidas de carga/descarga, após a chegada à barra do navio programado para o berço, em condições plenas de operação.
- c) Os navios que não desocuparem os berços nos prazos estabelecidos pela **APPA** passarão a ocupar o último lugar nos respectivos *line ups*.
- d) Todas as despesas com atracações, desatracações e puxadas dos navios condicionados são de responsabilidade dos mesmos, exceto em casos de alterações das condições previamente estipuladas, quando passarão a ser responsabilidade do navio beneficiado.

2.4. OPERAÇÃO

2.4.1. Antes do efetivo início da operação do navio e durante toda a sua permanência atracado, os operadores portuários responsáveis deverão colocar a placa de identificação, conforme regulamentação específica, ao lado da escada de portaló do navio.

2.4.2. O operador portuário responsável pelas operações deverá mantê-las em ritmo normal, durante todos os períodos de trabalho regulamentado, devendo cumprir as pranchas exigidas e estabelecidas pela **APPA** neste Regulamento, sendo responsável pelas possíveis penalizações.

2.4.2.1. Na ocorrência de paralização e/ou inexecução de operações de carga/descarga do navio por questões de bordo, a imputação de possíveis penalizações dar-se-á ao Agente do Navio.

2.4.3. Os operadores portuários somente poderão proceder o embarque das cargas de exportação ou recebimento das cargas de importação com ordens de embarque e/ou manifestos de carga devidamente recebidos pela **APPA**. Todas as movimentações deverão ser lançadas na programação do navio, no APPAWeb, em tempo hábil.

2.4.3.1. Constatadas avarias no momento do embarque ou desembarque, em cargas destinadas ou provenientes do recinto **APPA**, o operador portuário deverá informar imediatamente a Gerência Operacional para que seja emitido o Termo de Falta ou Avaria. Essa carga avariada não poderá ser movimentada sem autorização da **APPA**.

2.4.4. O operador portuário deverá informar à **APPA**:

- a)** A movimentação de cargas executada, as paralisações e outros eventos ocorridos no período. Os registros devem ser feitos pelo APPAWeb, diariamente, até uma hora após o final de cada período de seis horas (7x13, 13x19, 19x1 e 1x7).
- b)** O Relatório Final das Operações do Navio (REFON), padronizado pela **APPA**, em até 72 horas, juntamente com os lançamentos de movimentações no APPAWeb, ao término das operações do navio.

2.4.5. A falta das informações acarretará, ao operador portuário, o impedimento para efetivar a programação do próximo navio a ser operado.

2.4.6. Aos navios que se utilizarem de atracações preferenciais, poderá ser permitida a operação simultânea com outros tipos de cargas não preferenciadas, desde que não haja prejuízo dos ritmos normais das pranchas exigidas de carga/descarga.

2.4.7. Os navios que, após procederem às movimentações referentes às atracações preferenciadas, ainda estiverem programados para embarcar ou desembarcar outros tipos de cargas deverão vagar o berço ocupado, entrando no *line up* da carga restante e obedecendo às regras vigentes, salvo disponibilidade do berço ocupado.

2.4.8. Os navios que atracarem em berço preferencial, ocupando ou não a preferência, ficam condicionados a operar em todos os períodos, de maneira a cumprir a prancha exigida.

2.4.9. Quando um navio, preferenciado ou não, não atingir a prancha estabelecida, será formalmente advertido. A produtividade será analisada a cada seis horas e, persistindo o baixo rendimento, será determinada a desatracação. O navio terá prazo de 24 horas, a partir da advertência, para desatracar e retornar ao lugar original no respectivo *line up*. No caso de reincidência, o navio ocupará o último lugar no *line up*.

2.4.9.1. O navio que não desatracar na data e horário determinados pela **APPA** deverá ocupar o último lugar da respectiva fila de espera. O agente do navio infrator ficará impossibilitado de programar o próximo navio e estará sujeito às sanções previstas nas normas regulamentares.

2.4.10. Aos navios em operação com carga/descarga, será permitido um acréscimo de movimentação, limitado a 10% da carga declarada/programada.

2.4.11. As forrações de porões e as operações de recheio somente serão autorizadas quando não comprometerem o ritmo normal das operações do navio.

CAPÍTULO 3

CARGA GERAL



3.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO

3.1.1. Conceder atracação preferencial no berço 202, compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 2.500 t/dia e que possuam comprimento máximo de 225 metros.

3.1.2. Conceder atracação preferencial no berço 205, compartilhada com o berço adjacente (206), aos navios de carga geral que se utilizem de solução mecanizada no berço; cumpram prancha exigida de 3.500 t/dia; e que possuam comprimento máximo de 200 metros.

3.1.3. Conceder atracação imediata no berço 205, por um prazo máximo de 24 horas, aos navios de passageiros, em viagem de turismo, sem carga a movimentar e conduzindo 50 ou mais passageiros. As despesas de desatracação e reatracação do navio que ocupava o berço previamente serão de sua própria responsabilidade.

3.1.4. Conceder atracação preferencial nos berços 215, 217 e 218 aos navios full-contêineres.

3.1.5. Conceder atracação imediata aos navios que disponham da prerrogativa de janela de atracação, regulada, definida e publicada pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), com conhecimento da **APPA** e desde que cumpram todas as obrigações instituídas na concessão daquela janela.

3.1.6. Conceder atracação preferencial no berço 219 (dolphins), aos navios Roll-on/Roll-off e aos navios Pure Car Carrier (PCC) que cumpram as pranchas exigidas de carga/descarga, sendo: 5.000 t/dia para navios Roll-on/Roll-off e 150 automóveis/hora para os navios Pure Car Carrier (PCC).

3.1.6.1. A preferência do berço 219 (dolphins), para navios com comprimento maior que 200 metros, poderá ser exercida nos berços 215, 217 ou 218, a critério da **APPA**.

3.1.6.2. As operações de navios Roll-on/Roll-off e Pure Car Carrier (PCC), no berço 219, contarão com um espaço operacional de aproximadamente 100 metros na plataforma do berço 218, compatibilizado com as operações dos navios Full-contêineres.

3.1.7. Conceder atracação preferencial para navios com até 225 metros de comprimento, com carregamento de celulose, em até 24 horas da chegada na barra, desde que disponham de condições plenas de operação; cumpram a prancha exigida de 9.000 t/dia; e tenham a consignação mínima de carga manifestada de 9.000 t.

3.1.7.1. Quaisquer manobras necessárias ao cumprimento dessa preferência serão custeadas pelo beneficiado.

3.1.7.2. Os navios com atracação preferencial devem cumprir todas as obrigações e sanções previstas neste Regulamento, inclusive a desatracação por não atingir a prancha exigida e ritmo normal, de acordo com a aferição da **APPA** a cada 24 horas.

3.2. PRANCHAS EXIGIDAS

Navios	Prancha
Carga geral sem preferência	1.500 ton/dia
Carga geral com preferência	2.500 ton/dia
Bobinas de papel	3.000 ton/dia
Bobinas de aço	3.500 ton/dia
Celulose	9.000 ton/dia
Carga geral sacarias com equip. carregador	3.500 ton/dia
Cargas de projeto	400 ton/dia
Navios Roll-on/Roll-off	5.000 ton/dia
Navios PCC-Pure Car Carrier	150 automóveis/hora
Navios com operação de BIG-BAG	6.000 ton/dia

CAPÍTULO 4

CONTÊINERES

4.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO

4.1.1. Conceder atracação preferencial nos berços 215, 217 e 218 aos navios Full Contêineres nas operações no Porto de Paranaguá, através do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), empresa arrendatária da **APPA**.

4.1.2. As atracções preferenciais nos berços indicados se darão por ordem de chegada ao porto, respeitando as possíveis janelas de atracção e os critérios pré-estabelecidos pela empresa arrendatária TCP.

4.2. PROGRAMAÇÃO DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO

4.2.1. A programação geral desses navios deverá respeitar todas as condicionantes estabelecidas no presente Regulamento de Programação, Operação e Atracções do Porto.

4.2.2. Além da programação, o agente do navio interessado na atracção preferencial deve proceder com a programação específica junto ao TCP.

4.2.3. A programação específica, de inteira responsabilidade da empresa arrendatária TCP, compatibilizará os comprimentos dos navios nos berços, os equipamentos a serem utilizados, os períodos de trabalho e todas as demais questões inerentes para a programação e a operação.

4.2.4. As programações e definições deverão ser permanentemente informadas e atualizadas para a **APPA**, através do APPAWeb, assim como tornadas públicas para toda a comunidade portuária.

4.2.5. A empresa arrendatária TCP poderá estabelecer, a seu critério, o sistema de janelas para o atendimento adequado aos serviços regulares, com fidelidade e eficiência.

4.2.5.1. A **APPA** e a comunidade portuária deverão ser informadas permanentemente, com atualizações, dos serviços a serem atendidos por janelas de atracção, dentro das condições estabelecidas.

4.2.6. O usuário do porto que se sentir prejudicado pela programação do TCP, por quaisquer motivos, poderá recorrer à arbitragem da **APPA**.

4.2.7. A empresa arrendatária TCP tem a obrigação de informar imediatamente quaisquer alterações e/ou variações no atendimento dos navios conforme o *line up* geral do porto. A comunicação deve ser feita para a **APPA**, através do APPAWeb, e formalmente aos navios envolvidos, justificando os motivos, além de torná-las públicas para toda comunidade portuária.

CAPÍTULO 5

GRANÉIS SÓLIDOS DE EXPORTAÇÃO

5.1. BERÇOS 201 – 204 – 206

5.1.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO

5.1.1.1. Conceder atracação preferencial e compartilhada aos navios graneleiros com até 230 metros de comprimento que operarem graneis sólidos para exportação, da seguinte forma:

- berço 201 compartilhado com o berço 202;
- berço 204 compartilhado com o berço 202;
- berço 206 compartilhado com os berços 205 e 208.

5.1.1.2. Os navios com carregamento de graneis sólidos para exportação poderão solicitar a desatracação de qualquer outro navio não preferenciado e condicionado que esteja ocupando o berço, que não tenha cumprido as condições preestabelecidas e que tenham previsão de término efetivo superior a 12 horas de operação. A solicitação somente poderá ser efetuada se o navio preferenciado interessado atender a todas as condições exigidas à sua atracação.

5.1.1.3. As programações de atracação e de execução de serviços para os berços 201, 204 e 206, solicitadas pelo agente do navio e operadores portuários, devem incluir o adequado dimensionamento dos fluxos de descargas de caminhões e vagões, com o objetivo de não comprometer o desempenho das operações do porto.

5.1.1.3.1. A ocorrência de falhas nesse processo, que provoque prejuízos às operações do porto, ou mesmo no próprio desempenho operacional, como na sobre-estadia de veículos, ou filas de caminhões nos acessos, será considerada falta grave e implicará na suspensão das atividades do operador portuário responsável, pelo prazo de 5 dias na primeira ocorrência, sendo dobrado a cada reincidência, contado a partir da notificação, sem prejuízo das demais sanções previstas nos regulamentos e normas vigentes da **APPA**.

5.1.1.4. As programações e operações no berço 201 (Corredor de Exportação Oeste) seguirão o regramento aplicado ao Corredor de Exportação Leste, conforme definido neste Regulamento,

observado o fato de ter-se, atualmente, somente dois terminais interligados ao mesmo.

5.1.1.4.1. Serão classificados como HABILITADOS para compor o line up específico do Corredor de Exportação Oeste, os navios do line up geral do porto que possuam 70% da carga prevista por terminal.

5.1.2. PRANCHAS EXIGIDAS

Navios com operação de carregamento de graneis sólidos nos berços 201, 204 e 206.

Prancha exigida por Ship-loader	201	204	206
Grãos (ton/dia)	20.000	15.000	15.000
Farelos (ton/dia)	14.000	10.500	10.500
Açúcar (ton/dia)	20.000	15.000	15.000
Calado Aéreo - Air Draft (metros)	18	16,5	17

5.2. BERÇOS 212 - 213 - 214

5.2.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO NOS BERÇOS 212, 213 e 214

5.2.1.1. Conceder atracação preferencial nos berços 212 e 213, no Corredor de Exportação Leste, aos navios graneleiros que vierem operar graneis sólidos para exportação nos berços e tenham até 230 metros de comprimento; e, no berço 214, para navios graneleiros com até 245 metros de comprimento; desde que cumpram as pranchas exigidas e se enquadrem nas condições adiante especificadas.

5.2.1.2. No berço 213, os navios com consignação mínima de 52.500 t de grãos de um único produto, operando com duas linhas em todas as situações:

- a)** Terão a primeira preferência sobre os demais, cumprindo uma das seguintes condições:
- com três consignações de terminais superiores a 17.500 t;
 - com duas consignações de terminais superiores de 17.500 t que totalizem o mínimo de 52.500 t;
 - com a consignação de um único terminal.

b) terão a segunda preferência os navios que tiverem uma distribuição diversa das acima especificadas dos terminais embarcadores.

5.2.1.3. Nos berços 212 e 214, os navios com consignação mínima de 52.500 t de farelos ou produtos distintos, operando com duas linhas em todas as situações, e considerando as características do navio principalmente o seu comprimento:

a) terão a primeira preferência sobre os demais, cumprindo uma das seguintes condições:

- com três consignações de terminais superiores a 17.500 t;
- com duas consignações de terminais superiores de 17.500 t que totalizem o mínimo de 52.500 t;

b) terão a segunda preferência os navios que tiverem uma distribuição diversa das acima especificadas dos terminais embarcadores.

5.2.1.4. As consignações dos silos públicos da **APPA**, limitadas a 17.500t, terão peso 2 nas considerações para o enquadramento.

5.2.1.5. Aos navios preferenciados, impossibilitados de atracar no berço original da sua preferência por quaisquer incompatibilidades, a **APPA** poderá efetuar a troca dos berços previamente preferenciados, concedendo as atracações, excepcionalmente, em outros berços do Corredor de Exportação Leste, resguardando os direitos dos demais navios, preferenciados ou não, de conformidade ao *line up*.

5.2.1.6. As preferências serão aplicadas somente quando houver a disponibilidade operacional dos três berços. Quando não houver, a APPA estabelecerá uma nova sequência de programação de atracação dos navios do line up específico do Corredor de Exportação Leste na reunião de programação dos navios.

5.2.1.7. Ao navio que não puder operar com dois ship-loaders simultaneamente, em tempo integral, dependendo das condições

operacionais do Corredor de Exportação Leste, a **APPA** poderá conceder a atracação, nas seguintes condições:

- Operação simultânea com dois *ship-loaders* em pelo menos 80% do total do navio;
- A excepcionalidade será possível em um único berço por vez.

5.2.2. PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO NO BERÇO 213

5.2.2.1. Conceder atracação prioritária no berço 213 do Corredor de Exportação Leste - Super Berço - para os navios já caracterizados como preferenciados, que cumpram as condições adicionais adiante especificadas.

5.2.2.2. Realizem o total das suas operações de embarque de grãos de um único produto no tempo máximo de 35 horas, com base em navios com consignação de 65.000 toneladas, excluídos os tempos expurgáveis definidos no presente Regulamento. Navios com consignações superiores ou inferiores a 65.000 toneladas de base terão limitações em tempos diretamente proporcionais.

5.2.2.3 Os navios que solicitarem habilitação para a prioridade de Super Berço e que posteriormente declinem dessa opção, não poderão solicitar novamente tal prioridade.

5.2.2.4 Todos os envolvidos na operação deverão assumir o compromisso de atracar, embarcar e desatracar o navio com 35 horas, ou menos, para grãos; não cabendo ao operador portuário responsabilizar terceiros pelo não cumprimento das pranchas exigidas e dos tempos limites estabelecidos.

5.2.2.5 O requerente da atracação prioritária Super Berço deverá estar certo do pleno atendimento às condições estabelecidas e de que todos os envolvidos na operação reúnem condições técnicas e operacionais para realizar os prazos estabelecidos. Com a requisição desta prioridade, há a aceitação tácita de todas as penalidades previstas, caso a operação fracasse, e que constarão na ata do dia da programação do navio requerente.

- 5.2.2.6.** O navio prioritário Super Berço terá prioridade de atracação sobre os demais no berço 213 do Corredor de Exportação Leste, devendo atracar no início da maré de atracação, com condições plenas de embarque imediatamente após a liberação do berço.
- 5.2.2.7.** As avaliações operacionais serão feitas da seguinte maneira:
- a)** Mediante o cumprimento da prancha exigida, conforme relatório de análise de produtividade de navios prioritários Super Berço no SCOA.
 - b)** O relatório de análise de produtividade de navio prioritário Super Berço será fornecido pelos operadores de painel do Corredor de Exportação Leste aos agentes dos navios, operadores portuários e terminais no início de cada turno.
 - c)** Caso o relatório de análise de produtividade aponte uma prancha exigida não atingida, o navio deverá desatracar imediatamente. Caso não seja possível, em virtude do calado, o navio deverá desatracar na próxima maré.
- 5.2.2.8.** A produtividade do navio será avaliada ao final de cada período: às 7h, 13h, 19h e 1h.
- 5.2.2.9.** Não serão contabilizadas as paralisações que são expurgadas neste Regulamento.
- 5.2.2.10.** O navio que não cumprir o estabelecido deverá ser desatracado, retornando ao pré-line up específico do Corredor de Exportação Leste, perdendo 04 posições na data de habilitação ao line up específico do Corredor de Exportação Leste.
- 5.2.2.11.** Caso o navio restabeleça a produção, adequando-se ao presente Regulamento, a **APPA** poderá autorizar a permanência do navio, até o próximo período.
- 5.2.2.12.** Na prioridade Super Berço de grãos (berço 213), iniciado o quinto período de carregamento, o navio não tendo conseguido concluir a operação e desatracando dentro do limite de 35 horas, ou descumprindo qualquer condição que o

habilitou para tal prioridade, o responsável será identificado e não poderá participar do pleito à prioridade Super Berço por 30 dias, a critério da **APPA**. Em caso de reincidência, o bloqueio será por 60 dias.

5.2.3. DEFINIÇÕES E CRITÉRIOS PARA FORMAÇÃO DO *LINE UP* ESPECÍFICO DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO LESTE

5.2.3.1. As reuniões de atracação dos navios no Corredor de Exportação Leste serão realizadas pela **APPA** e divulgadas no endereço eletrônico www.portosdoparana.pr.gov.br. Durante as reuniões, serão programados os navios para os berços que liberarem até as 19h do dia da próxima reunião, ocasião em que serão definidas as atualizações do *line up* específico do Corredor de Exportação Leste para os navios habilitados para atracação, nas seguintes condições:

- a) Para atracações nos berços 212, 213 e 214, o agente do navio deverá informar as cargas que serão carregadas. Somente serão considerados como programados os navios que obtiverem a confirmação das cargas, volumes, embarcadores e prazos de embarque, conforme condições estabelecidas neste Regulamento.
- b) Para navios que pretendam fazer duas atracações, nos berços 212, 213 ou 214, o agente do navio deverá realizar a solicitação com antecedência mínima de 72 horas, à partir da data de chegada do navio.
- c) Os navios que optarem por duas atracações não poderão se habilitar para o *line up* específico do Corredor de Exportação Leste na mesma data.
- d) O *line up* específico do Corredor de Exportação Leste de navios aptos à atracação será limitado a 18 navios. Na reunião diária, à medida que os primeiros navios forem programados para atracar, serão chamados nas reuniões de atualização desse *line up* novos navios para a sua complementação, tendo como ordenamento o pré-*line up* es-

pecífico do Corredor de Exportação com a consequente sequência de chegada dos navios na barra.

- e) Quando não houver vagas no line-up específico do Corredor de Exportação, nem navios preferenciais de farelo no line-up e, havendo navio preferencial de farelo no pré-line up específico do Corredor de Exportação com plenas condições, será automaticamente programado um navio para o berço 213, dessa forma abrindo uma vaga para o citado navio preferencial de farelo.
- f) Alterações nos totais programados entre terminais serão permitidas, no limite de 10% do total do navio. Estas alterações somente poderão ser realizadas com, no mínimo, 24 horas de antecedência da chamada do navio e somente poderão ser apontadas na reunião de atualização do line up específico do Corredor de Exportação Leste. Tais alterações não poderão influenciar a condição de preferência.
- g) Quando o navio apresentar algum impedimento e solicitar a retirada do line up específico do Corredor de Exportação Leste, o mesmo voltará a sua posição no pré- line up específico do Corredor de Exportação Leste. Ao retornar, mediante nova programação, ocupará o final do line up específico do Corredor de Exportação Leste.
- h) No caso do navio apresentar algum impedimento e solicitar a retirada do line up do Corredor de Exportação Leste, o mesmo voltará a sua posição no line up específico do Corredor de Exportação. Ao retornar, mediante nova programação, ocupará o final do line up específico do Corredor de Exportação Leste.
- i) O terminal, após a confirmação da nomeação pelo agente do navio, assume a responsabilidade de prontidão da carga no momento da reunião de atracação e ficará sujeito à penalização regulamentada pela APPA em caso do não cumprimento da mesma.
- j) Serão classificados como HABILITADOS para compor o line up específico do Corredor de Exportação Leste, os navios do pré-line up específico do Corredor de Exportação que:

- possuam plano de carga completo, com todos os exportadores identificados e manifestação dos terminais nomeados;
- não possuam nomeações a definir, "TBN" e "SEM PROGRAMAÇÃO".

k) O aceite informado pelos terminais ("OK"), na reunião de atualização do Line up específico do Corredor de Exportação Leste, significa a existência da nomeação e condições de recebimento dos lotes, com base na previsão de atracação. A prontidão de carga no terminal se dará com "OK" na reunião de atracação do navio.

l) Não havendo nenhum navio no line up específico do Corredor de Exportação Leste, na reunião de atracação, a **APPA** buscará no pré-line up específico por navio com condições plenas de operação. Não havendo navio em condições plenas, buscará navio em condições parciais.

m) A **APPA** poderá determinar a atracação condicional para os navios com mais de 30 dias em porto, desde que tenham mais de um terminal nomeado.

n) Para ingressar ao line up específico do Corredor de Exportação Leste, a chegada do navio ao porto deverá ser informada no APPAWeb até o término da reunião de atualização desse mesmo line up, não alterando a sequência dos navios que ingressaram no line up até o momento.

o) As datas de previsibilidade dos navios HABILITADOS, na lista de espera, terão validade somente até o início da próxima reunião de atualização do line up específico do Corredor de Exportação Leste.

p) Nos casos de retenção de navio do Corredor de Exportação, na posição inicialmente programada na lista de navios para o line up específico do Corredor de Exportação Leste, os motivos deverão ser descritos no texto de observação das atas das reuniões públicas de atracação, da seguinte forma:

I - Título: Motivo de retenção do navio na lista de espera:

II - Forma: " Na data desta reunião de programação de navios e atualização do *line up*, __/__/__, o navio _____, programa-

ção nº ____, ficou impossibilitado de evoluir da sua posição da lista de espera, para o *line up* específico oficial do corredor de exportação, ficando retido pelo seguinte motivo: _____”

III - Padronização de motivos:

- a) “Não nomeação de toda a carga do navio por parte do afretador, representado nesta escala pela agência marítima _____, responsável pelo navio”.
- b) “Não disponibilidade da carga, conforme compromisso de nomeação, por parte do(s) exportador(es) _____.”
- c) “Impossibilidade momentânea de recebimento e armazenagem da carga por conta da previsibilidade dos navios, por exceder a capacidade logística do terminal até a abertura dos berços, fato de conhecimento do exportador que assume responsabilidade pela não prontidão da carga, mesmo tendo condições de substituir os lotes conforme sua conveniência”.

5.2.3.2. Regularizada a situação dos navios no grupo sem cargas definidas, esses passarão a estar aptos para entrar no final do *line up* específico do Corredor de Exportação Leste, independente da data e hora de chegada na barra.

5.2.3.3. Os navios na barra, que não tenham atendido às condições operacionais previstas neste Regulamento e que não adquirirem condições plenas para participar das reuniões de atracação, irão integrar o grupo de navios sem cargas definidas até que tenham suas situações regularizadas e condições plenas para posicionar-se no *line up* do Corredor de Exportação Leste.

5.2.3.4. Na reunião de atracação, quando o navio chamado para programar a atracação não estiver em condições de fazê-lo, serão chamados os navios seguintes e será concedida atracação ao primeiro navio que estiver em condições plenas. O primeiro navio que declinar do chamamento para atracação será penalizado com a ocupação da última posição do pré *line up* específico do Corredor de Exportação. Após a reunião de atracação, ocorrendo o mesmo fato, as atitudes serão as mesmas.

5.2.3.5. A solicitação de declínio de navios que estiverem posicionados no *line up* somente poderá ser realizada por terminais, operadores portuários ou agentes marítimos, cabendo ao responsável pela solicitação de declínio informar todos os demais envolvidos. A **APPA** registrará a solicitação e providenciará o atendimento das programações de atracações subsequentes.

5.2.3.6. O declino de navio do line up específico do Corredor de Exportação não será permitido quando o navio atingir a terceira posição do line up específico. Caso o navio decline nas três primeiras posições de cada berço do *line up* específico, não poderá integrar a lista de espera na mesma data da reunião em que declinou e perderá 03 posições na data de habilitação ao line up específico do Corredor de Exportação Leste. A **APPA** avaliará a situação dos terminais prejudicados com o declínio e poderá determinar a atracação parcial do navio.

5.2.3.7. Os terminais deverão solucionar eventuais problemas operacionais que impactem na operação de navios que estão no *line up* específico até a chamada da programação para atracação do navio. Caso contrário, o terminal deverá declinar o navio do *line up*.

5.2.3.8. O navio que proceder operações nos berços 201, 204 ou 206 e tiver programação superior a 18.000 t para completar o carregamento no Corredor de Exportação Leste, somente será HABILITADO a ingressar no *line up* específico do Corredor de Exportação Leste após o término das operações naqueles berços. Quantidades inferiores de cargas não poderão ser programadas e efetuadas nessas situações.

5.2.4. PROGRAMAÇÃO PARA OPERAÇÕES NO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO LESTE

5.2.4.1. As programações de atracação e de serviços para os berços 212, 213 e 214, solicitadas pelo agente do navio e operador portuário, devem prever o adequado dimensionamento dos

fluxos de descargas de caminhões e vagões, de forma a não comprometer a logística das operações.

5.2.4.1.1. A ocorrência de falhas nesse processo, que provoquem prejuízos ao desempenho operacional do porto, como sobre-estadia de veículos, filas de caminhões nos acessos a Paranaguá, será considerada como falta grave e implicará na suspensão das atividades do operador portuário responsável, pelo prazo de 5 dias na primeira ocorrência. A cada reincidência, este prazo será dobrado, sem prejuízo das demais sanções previstas nos demais regulamentos e normas vigentes da **APPA**.

5.2.4.2. A critério da **APPA**, em casos de inoperância parcial do Corredor de Exportação Leste, poderão ser admitidas alterações da programação de atracação nos berços 212, 213 e 214, aos navios com plenas condições operacionais.

5.2.4.3. Sempre que, por condições operacionais, haja necessidade de alterar as sequências de atracação ou outras condições definidas para os berços 212, 213 e 214, a alteração deverá ser solicitada formalmente à **APPA**, com as devidas justificativas pelos interessados. Após análise, a **APPA**, em ato administrativo, definirá, se for o caso, as novas condições e prazos vigentes.

5.2.5. PRANCHAS EXIGIDAS

Navios com operação de carregamento de graneis sólidos nos berços 212, 213 e 214.

PRANCHA EXIGIDA POR SHIP-LOADER	212	213	214
Grãos (ton/dia)	20.000	20.000	20.000
Farelos (ton/dia)	14.000	14.000	14.000
Calado Aéreo – Air Draft (metros)	18	18	18

CAPÍTULO 6

GRANÉIS SÓLIDOS DE IMPORTAÇÃO



6.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO

6.1.1. Conceder Atracação Preferencial nos berços 208, 209, 211 e berço(s) alternativo(s) que ocorrer(em) aos navios graneleiros que vierem a operar com descarga de graneis sólidos, de acordo com o line up específico de navios com descarga de granéis sólidos, com comprimento de até 200 metros, observadas as condições adiante especificadas.

6.1.1.1. As atracações nos berços 208 e 209 serão compartilhadas da seguinte forma:

- Berço 208 – compartilhamento com o berço 206.
- Berço 209 – compartilhamento com o berço 208.

6.1.2. No berço 208 serão efetuadas as operações de navios com descarga de granéis sólidos de origem mineral.

6.1.3. No berço 209 serão efetuadas as operações de navios com descarga de granéis sólidos de origem mineral.

6.1.3.1. Terão prioridade os navios que se utilizem das instalações automatizadas de descarga, correias transportadoras, na proporção de dois por um (2x1), ou seja, dois navios com descarga pelas correias transportadoras e um com descarga convencional;

6.1.3.1.1. Para aplicabilidade do item 6.1.3.1, quando referido a descarga convencional, deverá ser seguido o line up específico já estabelecido, ou seja, não será permitida atracação de um convencional com chegada posterior a qualquer prioritário.

6.1.3.1.2. Para se beneficiar desta prioridade (2x1) com o uso da correia transportadora para os terminais privados interligados, os navios programados deverão:

- Possuir consignação mínima 25.000 toneladas para descarga;
- Possuir no mínimo 50% do total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora.

6.1.3.1.3. Para se beneficiar desta preferência (2x1) com o uso da correia transportadora para o Terminal Público de Fertilizantes - TEFER interligado, os navios programados deverão:

- Possuir consignação mínima 25.000 toneladas para descarga;
- Possuir no mínimo 30% do total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora.

6.1.4. No berço 211 serão efetuadas as operações de navios com descarga de granéis sólidos de origem mineral.

6.1.5. No(s) berço(s) alternativo(s) serão efetuadas as operações de navios com descarga de granéis sólidos.

6.1.5.1. Na ocorrência de berço alternativo para descarga de granéis sólidos, esse deverá ser tratado em igualdade de condições aos demais berços preferenciados, ou seja, mesmas obrigações, mesmas condicionantes, pranchas exigidas no item 6.3 e observado o line up específico estabelecido no item 6.1.1.

6.1.6. Nos berços preferenciados para descarga de graneis sólidos de origem mineral poderão ser efetuadas operações de navios com comprimento até 230 metros de comprimento, desde que tenham consignação superior a 55.000 toneladas, mantidos os conceitos e percentuais anteriormente aqui definidos.

6.2. OPERAÇÃO

6.2.1. Os navios programados para descarga de granéis sólidos no Porto de Paranaguá deverão obedecer integralmente às condições operacionais estabelecidas neste Regulamento.

6.2.2. Nas descargas de granéis, é admitido somente um operador portuário, o qual será o responsável por todas as questões estabelecidas nesse Regulamento.

6.2.3. Os operadores portuários deverão cumprir as pranchas exigidas e estabelecidas no presente Regulamento. Os navios que não atingirem as mesmas ficam sujeitos à desatracação e aplicação das penalizações dos coeficientes de produtividade.

6.3. ALÍVIO DE CARGAS

6.3.1. O alívio de cargas no Porto de Paranaguá para navios destinados a operar no Porto de Antonina, para atingimento de calado adequado ao acesso aquele porto, fica estabelecido no presente Regulamento como prioritário nas condições adiante definidas;

6.3.2. Os navios com descarga de granéis sólidos (mineral e/ou vegetal) poderão ter suas operações para alívio de calado no berço 208 e no(s) berço(s) alternativo(s), o que ocorrer primeiro, de forma prioritária e compartilhada às preferências já estabelecidas para aqueles berços;

6.3.3. Os navios programados para alívio de carga respeitarão a proporção de dois por um (2x1), ou seja, de dois navios para alívio por um navio com descarga preferenciada normal.

6.3.3.1. Essas operações somente poderão ocorrer com um navio de cada vez, não admitindo-se simultaneidade, e quando a fila de navios já aliviados for inferior a 3 navios em espera;

6.3.3.2. Esse alívio dar-se-á somente até que o calado do navio permita o acesso ao porto em Antonina.

6.4. PRANCHAS EXIGIDAS

BERÇOS ALTERNATIVOS

Ureia	6.000 ton/dia
Outros Produtos	7.500 ton/dia

BERÇO 208, 211 e 209 SEM CORREIAS TRANSPORTADORAS

Ureia	6.500 ton/dia
Outros Produtos	8.000 ton/dia

BERÇO 209 COM CORREIAS TRANSPORTADORAS

Ureia	7.000 ton/dia
Outros Produtos	9.000 ton/dia

CAPÍTULO 7

PIER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS PPGL

7.1. Conceder Atracação Preferencial nos berços 141 (externo) e 142 (interno) aos navios que vierem operar com granéis líquidos no Píer Público de Granéis Líquidos (PPGL), de acordo com o *line up* específico.

7.1.1. O berço 141 pode receber navios com, no máximo, 195 metros. No berço 142, o comprimento máximo é de 190 metros.

7.2. No berço 141, terão prioridade os navios que vierem a operar com granéis líquidos derivados de petróleo e álcool.

7.2.1. As atracações/operações se darão na proporção 2 x 1, ou seja, dois navios com movimentação de derivados de petróleo e um navio com movimentação de álcool.

7.3. PRANCHA EXIGIDAS

Navios com operação de óleos vegetais	8.000 ton/dia
Navios com operação de GLP	2.800 ton/dia
Navios com operação de outros derivados de petróleo	15.000 ton/dia
Navios com operação de álcool e derivados	4.400 ton/dia - TEPAGUÁ 8.000 ton/dia - demais Terminais
Navios com operação de produtos químicos e derivados	5.000 ton/dia

CAPÍTULO 8

COEFICIENTE DE PRODUTIVIDADE

8.1. Todas as operações portuárias estão sujeitas ao alcance das pranchas estabelecidas. Os casos em que as mesmas não forem cumpridas, acarretarão na aplicação dos coeficientes de produtividade, independentemente de outras penalizações.

8.2. Para a aplicação desses coeficientes, os parâmetros operacionais são os seguintes:

a) Início: término da operação de atracação (amarração do navio).

b) Fim: início da operação de desatracação (desamarração do navio).

8.2.1. Quando houver mais de um operador portuário, os coeficientes serão aplicados individualmente, ou seja, serão calculados coeficientes de produtividade para cada operador.

8.2.1.1. Ao primeiro operador, será considerado tempo limite: desde o término da operação de atracação até o término da sua operação.

8.2.1.2. Ao último operador, será considerado tempo limite: desde o início da sua operação até o início da operação de desatracação.

8.2.1.3. Em caso de operações simultâneas no navio, a **APPA** vai analisar os tempos de operação e as paralisações informadas por cada operador e definir o adequado cálculo dos coeficientes de produtividade.

8.3. A aplicação se dará somente nas operações que tiverem média operacional efetiva inferior à prancha exigida estabelecida.

8.3.1. A penalização tarifária será aplicada ao(s) responsável(eis) pelo não atingimento das pranchas estabelecidas, seja(m) ele(s) Operadores Portuários e/ou Agente do Navio, na mesma base de cálculo da Tarifa Infraport.

8.3.2. Havendo multa e/ou penalização tarifária, o operador portuário receberá o cálculo efetuado pela **APPA**, com prazo de 48 horas

para apresentar questionamentos. Após este período, a informação seguirá para a devida cobrança.

8.3.3. Para realizar a multa/penalização tarifária pelo não atendimento das pranchas exigidas estabelecidas, a **APPA** emitirá fatura complementar do valor apurado. Essa fatura será acompanhada por demonstrativos dos cálculos dos valores e coeficientes aplicados.

8.3.4. Nos cálculos dos coeficientes de produtividade, somente serão expurgados os tempos considerados inoperantes.

8.3.5. Tempos de expurgos nas operações em geral do porto:

- a)** Falta de energia elétrica, sob responsabilidade da **APPA** e/ou concessionária local;
- b)** Greves;
- c)** Chuvas;
- d)** Quebra de equipamentos sob responsabilidade da **APPA**;
- e)** Marés, quando influenciarem nas desatracações dos navios;
- f)** Impedimentos na barra e/ou canal de acesso, verificáveis junto à Capitania dos Portos;
- g)** Manobras de deslocamento de navios solicitadas pela **APPA**;
- h)** À disposição de bordo – tempo limite de duas horas para todo o navio;
- i)** Preparativos de bordo nos navios especializados em transporte de veículos montados – tempo limite de três horas para todo o navio;
- j)** Indisponibilidade nos sistemas informatizados da **APPA**;

k) Limpeza da correia transportadora para navios com operação de descarga de granéis sólidos, via correia transportadora – tempo limite de seis horas, após o término do navio, no berço 209;

l) Preparativos de bordo para navios com operação de descarga de granéis sólidos, via descarga direta – tempo limite de duas horas para todo o navio;

m) Paralisação das operações por ordem da **APPA** e/ou de órgãos oficiais, comprovadas, pelo tempo necessário.

8.3.6. Tempos de Expurgos específicos para operações no Corredor de Exportação:

a) Mudança de Terminal de embarque – tempo real limitado ao máximo de 15 minutos por mudança;

b) Mudança de linha de embarque – tempo real limitado ao máximo de 15 minutos por mudança;

c) Mudança de porão – tempo real limitado ao máximo de 15 minutos por mudança;

d) Limpeza de correia transportadora - tempo real limitado ao máximo de 15 minutos;

e) Paralisação das operações por ordem de órgãos oficiais comprovadas, pelo tempo necessário.

8.3.7. Tempo de Expurgo específico para operações no Pier Público de Granéis Líquidos - até seis horas para procedimentos inerentes aos produtos operados nos referidos berços.

CAPÍTULO 9

ONLY BUNKER

9.1. Para a programação de navios da modalidade Abastecimento de Combustíveis, sem operações nos berços dos portos de Paraguaçu e Antonina (Only Bunker), o agente marítimo do navio deverá fornecer à **APPA**, através do APPAWeb, com antecedência mínima de 72 horas, as informações prévias das operações portuárias, conforme moldes definidos na tela de anúncio de navio, condição indispensável para composição do *line up* geral.

9.1.1. Os pedidos de fundeio para a modalidade referida deverão ser solicitados pelo agente do navio, via APPAWeb e durante a reunião diária de atracação. Para serem válidos, os navios deverão, além de possuir plenas condições de fundeio, atender a todas as condicionantes previstas neste Regulamento e apresentar - até as 18 horas do dia anterior ao da reunião de atracação - a documentação e informações abaixo relacionadas:

- a)** Plano de trabalho aprovado pela Diretoria de Meio Ambiente (DMA), anexado junto ao APPAWeb;
- b)** Tarifas portuárias devidamente pagas ou caucionadas;
- c)** Informações previstas atualizadas, como calado de chegada e saída; data e hora estimada de chegada; data e hora efetiva da chegada; quantidade de abastecimento; operador portuário; e posição de fundeio pretendida.

9.2. O agente do navio receberá autorização para solicitar junto à praticagem a entrada de seu agenciado ao fundeadouro interno definido, sem prejuízo das demais autorizações, junto aos anuentes no Porto Sem Papel (PSP).

9.3. Em até 12 horas após o término da Operação de Abastecimento de Combustíveis, o Agente do Navio deverá anexar o Comprovante de Fornecimento a Navio (CFN); atualizar as informações do final da operação, tais como: data e hora do início e fim do fundeio, data e hora do início e fim da operação, quantidade efetiva carregada, calado, entre outros; e proceder com o Despacho do Navio junto ao APPAWeb.

9.4. Os navios destinados à movimentação de cargas em Paranaguá e Antonina, que necessitem de procedimentos regulamentares fundeados, como vistorias, liberações e outros, terão prioridade de fundeio em áreas internas sobre os navios modalidade "ONLY BUNKER".

9.5. A critério da **APPA**, poderão haver alterações no ordenamento da programação de fundeio para os navios do tipo "ONLY BUNKER", considerando áreas de fundeio disponíveis, particularidades da embarcação, calado de chegada e saída, tempo de operação estimada e capacidade de atendimento da empresa responsável pelo abastecimento.

CAPÍTULO 10

FUNDEIO

10.1. As áreas de fundeio dos Portos de Paranaguá e Antonina são estabelecidas pela Norma de Tráfego Marítimo e Permanência dos Portos de Paranaguá e Antonina.

10.2. O uso operacional das áreas de fundeio dos Portos de Paranaguá e Antonina somente poderá ocorrer com autorização da **APPA** e de forma integrada e sistêmica ao Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios.



10.3. As áreas de fundeio internas, estabelecidas na Norma de Tráfego Marítimo e Permanência dos Portos de Paranaguá e Antonina, são para uso operacional rotativo e servem como apoio operacional, no sentido de promover a maximização do uso do complexo portuário do Paraná.

10.4. As áreas de fundeio internas, estabelecidas na Norma de Tráfego Marítimo e Permanência dos Portos de Paranaguá e Antonina, poderão ser utilizadas em situações de emergências pontuais, bem como todas as demais áreas disponíveis, no sentido de preservar a vida e o meio ambiente.

10.4.1. Desmobilizada a situação e/ou condição de emergência o navio deverá ser removido da área de fundeio, ou outra área operacional da **APPA**, por tração própria ou por reboque.

10.5. Não será admitido o uso das áreas internas de fundeio por navios avariados, em reparos ou abandonados, devendo estes serem fundeados nas áreas de fundeio externas, evitando prejuízos operacionais aos navios que escalam os Portos de Paranaguá e Antonina.

10.6. Qualquer navio e/ou embarcação que adentrar ao fundeio interno, deverá antes realizar o pagamento da tarifa INFRAMAR.

10.7. As embarcações com contratos de prestação de serviços para a **APPA** terão regramento definido nos contratos.

10.8. As embarcações cadastradas como apoio portuário, em especial rebocadores e lanchas, terão previsão tarifária própria.

10.9. Todas as embarcações presentes nos fundeios internos e externos da **APPA** deverão estar com o Sistema de Identificação Automática de Navios (AIS) ligado e funcionando perfeitamente.

10.10. Caso haja a necessidade de permanência de navios avariados nas áreas internas de fundeio, em função da necessidade de monitoramento e de prontidão ao atendimento de emergências, será cobrado, além da tarifa INFRAMAR relacionada à operação portuária, uma tarifa diária adicional, no valor do piso mínimo estabelecido para a tabela INFRAMAR.



CAPÍTULO 11

NORMAS COMPLEMENTARES

As operações portuárias estabelecidas neste Regulamento devem ser realizadas em consonância aos demais Regulamentos, Portarias e Ordens de Serviços complementares vigentes, estabelecendo o conjunto de procedimentos operacionais específicos nos Portos de Paranaguá e Antonina, não cabendo a nenhum interveniente das operações portuárias alegar quaisquer desconhecimentos.

CAPÍTULO 12

DISPOSIÇÕES GERAIS

12.1. O descumprimento deste Regulamento ensejará ao agente do navio e/ou operador portuário a aplicação de notificação de Não Conformidade, por parte da **APPA**. Toda notificação será encaminhada para conhecimento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

12.2. O agente do navio e seu operador portuário serão responsáveis pela veracidade das informações que prestarem à **APPA**, independentemente de eventuais pedidos de comprovações feitos pela Autoridade Portuária, quando essa julgar necessário.

12.3. Todas as alterações de informações prestadas à **APPA** deverão ser comunicadas através do APPAWeb. O navio objeto dessas retificações ficará sujeito a reprogramações operacionais necessárias e eventuais ônus decorrentes das mesmas.

12.4. As alterações das programações e/ou de solicitação de preferências e/ou prioridades sujeitam o navio a entrar em nova fila, no momento da informação dessa nova situação, cumprindo os prazos estipulados para a nova situação.

12.5. É proibido aos navios atracados:

- a)** Lançar água, lixo, óleo, entulho, tintas ou outros objetos de quaisquer naturezas sobre o cais.
- b)** Executar arqueação sem a devida comunicação à **APPA** e que comprometa a utilização do berço ocupado, principalmente após o término das operações.
- c)** Realizar serviços de pintura, raspagem, limpeza, picotagem e retirada de cracas.

12.6. Durante as operações, bem como ao final destas, o operador portuário deverá manter e entregar as áreas utilizadas pela operação em perfeitas condições de higiene e limpeza, cabendo a ele a responsabilidade das providências necessárias para a manutenção das áreas utilizadas.

- a) São consideradas áreas de operação: o trecho de cais utilizado pelo navio, áreas de apoio (estacionamento de máquinas e/ou equipamentos), área de acesso por onde transitem as mercadorias, áreas adjacentes contaminadas pelas operações.
- b) São consideradas 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, papéis e papelões inservíveis, raspagem, lavagem e higienização.

12.7.1. Detectado algum problema de contaminação que obrigue a paralisação durante as operações de dois ou mais navios, o navio responsável pela contaminação deverá ter as suas operações paralisadas, até que o efeito danoso tenha solução.

12.7.1 É de inteira responsabilidade dos operadores portuários que efetuarem carga ou descarga dos navios nos Portos de Paraguaçu e Antonina, o rígido atendimento às normas de qualidade exigidas em função do tipo e características das mercadorias em operação. Aos operadores portuários responsáveis pelas operações de cada navio, cabem o encargo e a responsabilidade por suas ações; cumprir e fazer cumprir as especificações e normas de qualidade exigidas na legislação vigente; e demais normas que estabelecem e regem a matéria.

12.8. Durante as operações de dois ou mais navios, detectado algum problema nos berços de atracação, com acúmulo de líquidos e resíduos sólidos nos calçamentos e trilhos – que implicam em risco à saúde individual e coletiva; e propicie manutenção e reprodução de animais sinantrópicos – o navio responsável deverá ter as suas operações paralisadas, até que o efeito danoso tenha solução.

12.9. As condições previstas em qualquer item deste Regulamento poderão ser alteradas pela **APPA**, na forma de sua aplicação, em função de greves ou outros fatores que o justifiquem.

12.10. Não caberão quaisquer reclamações e/ou reivindicações, quando não for possível o atendimento a uma ou mais preferências definidas nesse Regulamento, por indisponibilidade de espaço compatível à atracação dos navios.

12.11. Em períodos chuvosos de longa duração, a **APPA** poderá determinar a desatracação de um ou mais navios que não operem com chuva, para o atendimento de navios que possam operar nessas condições, desde que o navio beneficiado se responsabilize pelas despesas de desatracação, fundeio e posterior reatracação. O período não deverá exceder 12 horas, a menos em caso de continuidade das condições meteorológicas.

12.12. O agente do navio deve, obrigatoriamente, anexar no APPAWeb: o Notice of Arrival (NOA) – antes de chegar à Barra de Paranaguá; o Notice of Readiness (NOR) – quando o navio estiver apto e antes da reunião de programação de navios; e o Statement of Facts (SOF) – imediatamente após o término de suas operações.

12.12.1. Qualquer mercadoria perigosa a bordo do navio deve ser informada no APPAWeb, mesmo se esta não for trabalhada nos Portos de Paranaguá e Antonina.

12.12.2. Quando requisitados, o agente do navio e o operador portuário deverão fornecer, de imediato, quaisquer informações solicitadas pela **APPA**, atinentes a navios e operações portuárias e/ou assuntos a eles relacionados.

12.12.3. Os agentes de navios que, por quaisquer motivos, não cumprirem as condições previstas no presente Regulamento, não poderão solicitar quaisquer preferências e/ou prioridades pelo prazo de cinco dias, na primeira ocorrência, dobrando-se este prazo a cada reincidência, até o limite de 40 dias, contados a partir da sua notificação.

12.13. O não cumprimento de quaisquer das condições previstas neste Regulamento e normativas complementares, pelos operadores portuários, serão consideradas como ocorrências desabonadoras, passíveis de penalidades, de acordo com esse Regulamento e complementares, além dos dispositivos estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

12.14. Aos operadores portuários responsáveis pelas operações de cada navio, cabe o encargo e a responsabilidade por suas ações, cumprir e fazer cumprir este Regulamento e o Regulamento do Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho.

12.15. Em casos onde determinado navio seja desatracado e que haja a necessidade de reatracá-lo para remoção e/ou reposição de carga, o agente do navio deverá apresentar um plano de operação, a ser aprovado pela **APPA**, com autorização da remoção da carga pela Receita Federal. De posse destes documentos, a **APPA** irá viabilizar o melhor momento para a reatracação do navio.

12.16. Os casos omissos serão definidos e resolvidos pela **APPA**.

12.17. Revogam-se todas as disposições anteriores contrárias aos termos deste Regulamento.

12.18. Este Regulamento passará a valer a partir de 30 dias de sua publicação.

Gabinete da Presidência, 16 de junho de 2021.

Luiz Fernando Garcia da Silva

Diretor-Presidente

