

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

RESPOSTAS ÀS CONTRIBUIÇÕES PARA REVISÃO DO REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

IDENTIFICAÇÃO	CONTRIBUIÇÃO	RESPOSTA PORTOS DO PARANÁ
<p>Empresa: TERIN</p>	<p>Em contribuição para elaboração da nova ordem de serviço segue os pontos que entendemos que merece maior atenção, por gerarem impactos significativos aos terminais de granéis líquidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berço Externo: Passar de atracação de navios de comprimento máximo de 195m para 190m tornará o píer de granéis líquidos menos competitivo; • Excluir alguns tipos de expurgos, entre eles alguns que não controlamos, poderá penalizar os terminais por ocorrências as quais esse não tem ingerência Ex.: Falta de energia externa, aguardado maré, etc... 	<p>Agradecemos sua contribuição. Hoje a Norma de Tráfego e Permanência dos Portos de Paranaguá e Antonina restringem o Berço 141 a navios de 190 metros. As demais contribuições poderão ser analisadas.</p>
<p>Empresa: Wilson Sons Shipping Services Ltda</p>	<p>Com relação a possíveis mudanças / alterações na OS 332/2021 atualmente em vigor, são relativas a granéis sólidos de importação.</p> <p>Importação de Cereais: Melhorar a designação dos navios com descarga de cereais (como malte, cevada, trigo entre outros). Hoje, este segmento está designado ao berço 206 / 208 por uma conveniência apenas. Porém se for analisar a OS, ela não determina a preferência deste segmento de cereais.</p> <p>Segue texto: Abre Aspas 6.1.2. No berço 208 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 de origem mineral, de origem vegetal e de sal na proporção de 1x1, ou seja, um navio de um segmento e um navio de outro segmento, não se admitindo simultaneidade de operações de ***granel vegetal e de sal***.</p> <p>Fecha Aspas Pedimos gentilmente a inclusão dos cereais (descarga de origem vegetal) no berço 206 ou 208, assegurando um local de atracação para este segmento de carga dentro da OS e consequentemente segurança ao usuário assim como era disponível na OS anterior a atual.</p> <p>Somos representantes de duas grandes Maltarias (Cooperativa Agrária e Heineken) ambas com expressivo volume de carga movimentadas na região e com projeção de crescimento para os próximos anos.</p> <p>Lembramos que a designação de berço e preferência, nos permite calcular a fila de espera e projetar aos usuários uma previsibilidade de atracação para que os mesmos possam avaliar a viabilidade de escalar o porto ou não, considerando sua logística custo.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição.</p> <p>Conforme dados estatísticos da Portos do Paraná, desde 2020, previamente a alteração para a OS 332-21, que eliminou um berço preferenciado para o segmento de importação de granel sólido vegetal e sal, possibilitando as atracações em todos os berços alternativos, identificamos um incremento de 11% de movimentação de Malte e Cevada entre 2020 e 2022, e considerando o presente momento, uma redução de 57% no tempo médio que os navios deste segmento aguardaram para atracar em Paranaguá se comparado 2023 a 2022, ou seja, saindo de 11,4 dias para 6,5 dias que os navios deste segmento, em média, aguardaram para atracar.</p> <p>Seguiremos a OS atual em designar berços alternativos e disponíveis ao segmento de Granel Sólido de Importação de origem vegetal e Sal. O ponto que será adicionado será uma melhor condição a estes dois segmentos de garantia de atracação plena no momento de disponibilidade de berços alternativos.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: Rochamar Agência Marítima S.A</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 5.2.2.2. - Sobre a prioridade SUPER BERÇO, sugerimos manter as 35 horas previstas para navios com 65.000,00mt (conforme OS anterior) e proporcionalidade para navios com mais ou menos carga observado que não houveram alterações significativas que ampliaram a produtividade das operações de embarque desde a publicação da última OS. • Os itens 5.2.2.9 e 5.2.6.2 parecem conflitar. <p>O Item 5.2.2.9 versa sobre navios programados como SUPER BERÇO e prevê o seguinte:</p> <p>5.2.2.9. O navio que não cumprir o estabelecido (condições para programação SUPER BERÇO incluindo cumprir o embarque dentro das horas estabelecidas) deverá ser desatracado, perdendo a priorização de Super Berço, retornando ao Line up geral específico do Corredor de Exportação Leste, na 7ª posição do Line up específico do Corredor de Exportação Leste.</p> <p>O item 5.2.6.2 versa sobre navios de exportação de graneis sólidos via correia transportadora (onde se enquadram os navios programados como SUPER BERÇO);</p> <p>5.2.6.2 - (...) Após encerrado o tempo da janela operacional, e o navio não tiver concluído o embarque, o navio deverá desatracar o mais rápido possível, retornando à 3ª posição do line-up, para o berço específico (...).</p> <p>Sugerimos haver uma distinção mais clara se o item 5.3.6.2 enquadrar navios programados como SUPER BERÇO ou não.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O item 5.2.6.4.2. aplica-se para navios SUPER BERÇO? Pois também parece conflitar com o item 5.2.2.9. <p>5.2.6.4.2. Caso o saldo a embarcar seja inexequível dentro do saldo de horas da janela operacional, ou seja, para concluir o embarque dentro da janela operacional o terminal deva embarcar acima da capacidade nominal dos equipamentos, o navio deverá desatracar o mais rápido possível, retornando à 3ª posição do line-up, para o berço específico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O item 5.2.3.1. - a) versa: <p>Para atracações nos berços 212, 213 e 214, somente serão considerados como programados os navios que obtiverem até 90% das cargas confirmadas em estoque, embarcadores e prazos de embarque definidos, conforme condições estabelecidas neste Regulamento.</p> <p>O texto acima parece se referir à programação do navio - porém é um sub item do Capítulo 5.2.3 - DEFINIÇÕES E CRITÉRIOS PARA FORMAÇÃO DO LINE UP ESPECÍFICO DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO LESTE - que deveria versar sobre condições para ingresso no Line Up (e não programação). Sugiro deixar mais claro se a condição dos 90% do item mencionado acima se aplica</p>	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizamos um levantamento estatístico de embarques de navios Super Berço no berço 213 e foi identificado que o tempo de operação de 35 horas está superestimado. Sendo assim, a alteração seria uma readequação a realidade atual. 2. O item 5.2.2.9 se refere a navios super berço. 3. O item 5.2.6.4.2 não se aplica a navios com prioridade super berço. <p>Avaliaremos as demais contribuições.</p>
---	--	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>para a programação dos navios ou para ingresso no line up.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O Item 5.2.6.2 e 5.2.6.4.2 parecem ser razoáveis para navios programados como SUPER BERÇO - especialmente se considerarmos vícios ocultos nas embarcações (problemas não detectados pela própria tripulação) que possam comprometer a operação de embarque - (evidentemente que passível de investigação). 	
<p>Empresa: Wilson Sons Shipping Services Ltda</p>	<p>Descarga de graneis sólidos:</p> <p>Visando a produtividade das operações de granéis sólidos de importação, entendemos que seria mais benéfico e produtivo o emprego compulsório de no mínimo 2 ternos de estiva para os navios atracados nos berços preferenciados 208, 209 e 211, mesmo com somente 1 operador portuário. (Obviamente, desde que a sequência e logística permita).</p> <p>Acompanhamos por diversas vezes que algumas operações teriam uma efetividade ainda melhor com o emprego do segundo terno de estiva, conseqüentemente, teríamos maior produtividade e menor tempo de estadia dos navios diminuindo o tempo de espera/filas.</p> <p>Atualmente, estamos passando por um longo período de chuvas que afetam diretamente a produção dos navios e tempo de estadia, portanto, todo tempo ganho é de grande valia.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. A Autoridade Portuária mensurará a produtividades dos navios através das pranchas exigidas.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: Cooperativa Agraria Agroindustrial</p>	<p>"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. As despesas de desatracação e reatracação do navio que ocupava o berço previamente serão de sua própria responsabilidade."</p> <p>Sugerimos incluir no item 3.1.3 que o navio que já estiver operando no referido berço seja previamente informado da chegada do navio de passageiros, a fim de avaliar a possibilidade de atracação condicionada, levando em consideração a responsabilidade pelos custos envolvidos nas manobras.</p> <p>"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 granéis 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.</p> <p>6.1.5. As operações de navios com descarga de origem vegetal e de sal na proporção de 1x1, ou seja, um navio de um segmento e um navio de outro segmento, serão efetuadas em berços alternativos. Não será admitida simultaneidade de operações de granel vegetal e de sal".</p> <p>Sugerimos que o item 6.1.5 nomeie o berço preferencial para as operações de navios de descarga com origem vegetal e/ou sal (conforme a disposição estabelecida no item 6.1.1) e detalhe quais berços alternativos esses navios podem pleitear. Atualmente, as operações dos navios desse segmento são designadas para os berços 206/208 sem a formalidade amparada na OS. Solicitamos a manutenção dos referidos berços como preferenciais para a descarga de granéis sólidos de origem vegetal. Essa inclusão proporcionará maior segurança para o segmento no planejamento da logística de operação através da empresa Portos do Paraná.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição.</p> <p>Conforme dados estatísticos da Portos do Paraná, desde 2020, previamente a alteração para a OS 332-21, que eliminou um berço preferenciado para o segmento de importação de granel sólido vegetal e sal, possibilitando as atracações em todos os berços alternativos, identificamos um incremento de 11% de movimentação de Malte e Cevada entre 2020 e 2022, e considerando o presente momento, uma redução de 57% no tempo médio que os navios deste segmento aguardaram para atracar em Paranaguá se comparado 2023 a 2022, ou seja, saindo de 11,4 dias para 6,5 dias que os navios deste segmento, em média, aguardaram para atracar.</p> <p>Seguiremos a OS atual em designar berços alternativos e disponíveis ao segmento de Granel Sólido de Importação de origem vegetal e Sal. O ponto que será adicionado será uma melhor condição a estes dois segmentos de garantia de atracação plena no momento de disponibilidade de berços alternativos.</p>
--	--	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: Marcon Logística Portuária</p>	<p>• Item 3.1 – subitens 3.1.1 – 3.1.2 - 1. - A exigência da prancha 4.000 tons/dia é para carga e descarga? • Item 3.1 – subitens 3.1.1 – 3.1.2 - 2. - A “solução mecanizada terrestre” terá que ser capaz de produzir isoladamente a prancha de 4.000 tons/dia exigida para o berço 205? • Item 3.1 – subitens 3.1.1 – 3.1.2 - 3. - Se negativa a questão 2 anterior, qual sentido tem para se obter preferência de atracação o uso obrigatório de “uma incapaz e desnecessária solução mecanizada terrestre”, quando os navios proveem, com seus próprios recursos (guindastes de bordo) a obtenção da prancha de exigida de 4.000 tons? • Item 3.1 – subitens 3.1.1 – 3.1.2 - 4. O Porto de Paranaguá mantém registros de performances durante os carregamentos, particularmente de carga ensacada (açúcar), sem o uso de equipamento terrestre de apoio. Sendo assim, qual o objetivo de conceder uma preferência de atracação fundamentada no uso de uma inexplicável “solução mecanizada terrestre”? • Item 3.1 – subitens 3.1.1 – 3.1.2 - 5. A produção exigida para o berço 205 é a mesma para o berço 202, diga-se ambas exageradas. Qual o sentido desta preferência para o 205? Sendo que: a) A exigência de uma “solução mecanizada terrestre” onera em muito e sem qualquer necessidade pratica toda a operação, conseqüentemente ao exportador/importador que já paga mais por uma atual operação convencional. b) A definição da operação é responsabilidade do operador portuário, respeitando os parâmetros de segurança exigido pela operação, a legislação vigente, exigências da autoridades e produtividade. c) A preferência deve ser dada utilizando parâmetros de performance Ex: tons/dia independentemente do método utilizado. Nos mesmos moldes hoje estabelecidos para as operações de descargas de graneis sólidos. d) Neste cenário o poder público estimula a concorrência e tranquiliza o mercado nacional e internacional. • Item 3.1 –Subitem 3.1.6.2 No berço 219 está sendo proposto uma redução da área operacional que atualmente é de 100 metros para 60 metros. Notar que essa área operacional é compartilhada com as operações do TCP que em determinados momentos conflitam nas operações dos veículos, comprometendo a produção/performance hoje obtida, onerando o custo operacional. Nossa sugestão é um espaço mínimo de 80 metros que causaria menos impacto nas operações dos navios PCC/RR. • Item 3.3 – PRANCHAS EXIGIDAS Operações com Big Bags 6 mil tons/dia, é possível de ser aplicada somente nas descargas. É sabido que, para carregamento, a prancha máxima obtida é de 3.500 tons/dia. • Item 12.16 -CAPÍTULO 12 – DISPOSIÇÕES GERAIS</p>	<p>Agradecemos sua contribuição.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sim. 2. Não. A Preferência de Atracação será concedida se houver uma solução mecanizada terrestre para a operação do navio, e cumprida prancha de 4.000 toneladas por dia. 3. O Edital de Licitação do PAR32 vinculou a preferência de atracação à carga geral ensacada através de implantação de solução mecanizada terrestre no berço 205 conforme OS 332-21. 4. Ver resposta ao Item 3. 5. As preferências dos Berços 202 e 205 condicionadas a pranchas de 4.000 toneladas por dia visam o aumento da produtividade da estrutura portuária, sabendo-se desta viabilidade através de operações realizadas dentro de 2023. A solução mecanizada é condição necessária para preferenciamento no berço 205, como a OS 332-21 já previa. Complementarmente, ver resposta ao Item 3. 6. Será mantido o espaço de 60 metros para as operações de navios PCC no berço 219. As demais contribuições serão avaliadas.
--	--	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>a) Inclusão no texto de "operadores portuários "além de "arrendatários".</p> <p>b) A Portaria temporária deverá ser extemporânea e apenas poderá conceder "condições especiais de operação, preferência e prioridade" desde que esteja comprovado que o arrendatário e/ou Operador Portuário em questão cumpre com todos os requisitos para fruição deste direito.</p>	
Empresa: TERIN	Para produto cuja densidade seja menor ou igual a 1,0 kg/litros, nafta e ou gasolina por exemplo, sugerimos considerar a prancha como sendo 15.000 m ³ /dia, tentando com isso compensar a baixa densidade e consequente baixa produtividade que esses produtos possuem.	Agradecemos suas contribuições. Alterações de pranchas no PPGL poderão avaliadas desde que haja apresentação de estudos técnicos que comprovem a necessidade de revisão.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Empresa: Koch Fertilizantes do Brasil	<p>Estudar uma forma de incluir na Capítulo 6 (operação descarga fertilizantes) uma clausula similar ao que existe no Capítulo 5.2.1.2 e 3 referente a duas linhas de operação para os navios graneis exportação. O motivo é que a maioria dos navios com descarga fertilizantes operam com 1 equipe somente, mesmo o navio tendo disponível guindastes a bordo ou em terra, sendo que esta decisão fica unica e exclusivamente a critério do operador portuário e na maioria dos casos o operador visa unicamente a atingir a prancha mínima do berço estabelecida pela OS em detrimento a realizar uma prancha superior quando possível. A recomendação é que no momento da programação do navio a Autoridade Portuaria determine quantas equipes o navio poderá operar, visando a maior produtividade possível e não somente ao que consta na OS, pois é necessario analisar a distribuição do navio e seu plano de carga a cada caso. Essa alteração ou atitude resultaria em maior produtividade na maioria dos navios e redução fila de espera. Entendo que a Autoridade Portuária tenha o maior interesse em sempre procurar bater recordes de produtividade e volume das operações, porém hoje diferente da regra já existente para navios no Corredor de Exportação, no fertilizante deixa simplesmente essa decisão nas mãos dos operadores. Fico a disposição para eventual esclarecimento adicional caso necessário. Importante lembrar que já na época de 1990 navios com descarga de fertilizantes já aceitavam prancha acima 8.000 tons/dia, mesmo naquela época o porto não possuindo guindastes de terra com as capacidades atuais nem a quantidade de balanças existentes hoje. Então carecemos de uma evolução nas regras operacionais e pranchas de descarga para fertilizantes...! Agradeço a oportunidade de poder expor esta situação afim visar a melhoria e ganho de produtividade nas operações do porto.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. A Autoridade Portuária mensurará a produtividade dos navios através das pranchas exigidas.</p>
---------------------------------------	---	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: SINDOP</p>	<p>Item: 7.6 Pranchas Exigidas Para navios com operação de Álcool e Derivados. Sugerimos alterar a prancha de 8.000 tons/dia para 6.500 tons/dia. Seguindo o que recomenda a norma API 2003 – Norma sobre proteção estática. Em trechos onde a tubulação possui 8 polegadas, mangotes por exemplo. Restringindo a vazão de operação para compensar o aumento de velocidade do fluido nesses trechos, reduzindo desta forma o risco de natureza estática para essas operações. Para produto cuja densidade seja menor ou igual a 0,75 kg/litros, nafta e ou gasolina por exemplo. Sugerimos considerar a prancha como sendo 15.000 m³/dia, tentando com isso compensar a baixa densidade e consequente baixa produtividade que esses produtos possuem.</p> <p>Navios Prancha Navios com operação com álcool e derivados 6.500 ton/dia Navios com operação de líquidos com densidades menor ou igual a 0,75 kg/L 12.000 ton/dia</p> <p>Item: 8.3.1 Não ficou definido qual tarifa será utilizada pela diretoria financeira para calcular a compensação tarifária caso ocorra descumprimento da janela operacional. É importante ficar claro se vai haver alguma mudança do formato de cobrança praticado atualmente.</p> <p>Item: Anexo I – Tabela de Paralisações – Motivo da Paralisação – Operação Granéis Líquidos</p> <p>Sugestões de motivos de paralisações que julgamos serem necessários:</p> <p>Vide em negrito na planilha abaixo, os itens sugeridos:</p> <p>Motivo Paralisação Operação Granéis Líquidos 219 AGUARDANDO SINALIZAÇÃO DA APPA 00:00 211 AGUARDANDO MARÉ 00:00 212 DESLOCAMENTO DA EMBARCAÇÃO AO LONGO DO CAIS A PEDIDO DA APPA 00:00 201 FALTA ENERGIA ELÉTRICA APPA/COPEL 00:00 94 FERIADO ANO NOVO 00:00 93 FERIADO NATAL 00:00 203 GREVE 00:00 218 PARALISAÇÃO A PEDIDO DE ORGÃOS OFICIAIS COMPROVADAS DOCUMENTALMENTE 00:00 310 PREPARATIVO DE BORDO 6 HS EXP - GRANEL LÍQUIDO 08:00 202 RETORNO OPERACIONAL APÓS FALTA DE ENERGIA ELETRICA APPA/COPEL 00:00</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. Com relação as pranchas, manteremos a proposta conforme já aplicado na OS 332-21. Alterações de pranchas no PPGL poderão ser avaliadas desde que haja apresentação de estudos técnicos que comprovem a necessidade de revisão e que não gere prejuízos a eficiência do Porto de Paranaguá.</p> <p>As demais contribuições serão avaliadas.</p>
------------------------	--	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>225 VERIFICAÇÃO DE CALADO POR ORGAO OFICIAL 00:00 262 A DISPOSIÇÃO DE BORDO (EXPURGA 2H PARA TODO NAVIO) 02:00 274 TEMPORAL COM VENTOS FORTES / TEMPESTADES ELÉTRICAS 00:00 XXX LIBERAÇÕES DE TANQUES E LINHAS DE BORDO PARA EMBARQUE DE ETANOL 06:00 270 BARRA FECHADA / IMPEDIMENTO DE FUNDEIO - NEBLINA 00:00 407 AGUARDANDO OPERAÇÃO DE OUTRO OPERADOR 00:00</p>	
<p>Empresa: Cattalini Terminais Maritimos S.A.</p>	<p>A Cattalini está de acordo em manter o comprimento máximo(LOA) de 190m. p/ Berço 141, afim de minimizar riscos do rompimento de cabos de amarração de Navios, preservando a segurança das Operações Marítimas.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição.</p>
<p>Empresa: CAP Administração Portuária SPE S/A</p>	<p>Conforme item 5.1.5. Pranchas Exigidas no Berço 201 para Grãos, gostaríamos de pedir alteração de 24.000 (ton/dia) para 21.600 (ton/dia) sendo 900 (ton/hora), seguindo a prancha exigida no Corredor Leste para os berços 212,213 e 214 conforme item 5.2.7.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. Manteremos a prancha proposta, considerando a capacidade nominal dos novos equipamentos disponíveis no Berço 201.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: RAÍZEN ENERGIA S/A</p>	<p>•Tema: Ausência de publicação de aviso de Consulta Pública em Diários Oficial Item: Íntegra da nova versão da Ordem de Serviço nº 332-2021 Contribuição: Não se tem notícia de que a abertura de consulta pública tenha sido publicada em Diário Oficial do Estado do Paraná, o que é um elemento essencial à publicidade (e regularidade) da medida. Ao que parece, o prazo para envio de contribuições escritas na consulta pública foi noticiado somente no dia 26.10.2023 e apenas através de notícia publicada no sítio eletrônico da APPA (https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Esta-aberta-consulta-publica-para-revisao-do-Regulamento-de-Programacoes-Operacoes-e).</p> <p>O art. 4º do Estatuto Social da APPA trata expressamente da necessidade de observância ao princípio constitucional da publicidade (nos termos do art. 37, caput, da CF). Nesse sentido, o TJPR confirma a necessidade de publicação dos atos administrativos, sob pena de invalidação, na medida em que não se trata de mera formalidade, mas de exigência que decorre do princípio da publicidade (TJPR, 3ª CC, AC 0004860-94.2017.8.16.0109).</p> <p>Diante disso, faz-se necessária a publicação da documentação no Diário Oficial do Estado do Paraná, a fim de que haja a devida publicidade e transparência. Pede-se que seja reaberto o prazo para envio de contribuições escritas a partir da publicação da abertura da consulta pública no Diário Oficial.</p> <p>•Tema: Necessidade de Audiência Pública Item: Íntegra da nova versão da Ordem de Serviço nº 332-2021 Contribuição: A APPA deixou de designar audiência pública para tratar das alterações pretendidas por meio da ordem de serviço sugerida. A realização de audiência pública para tratar das alterações</p>	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O Site da Autoridade Portuária é meio de divulgação de normativas e fatos relevantes de amplo conhecimento. As alterações de regras operacionais dos Portos não são passíveis de necessidade de publicação em diário oficial, bem como a abertura para contribuições nas alterações processuais. 2. Nos termos da Lei Federal nº 12.815/2013, a ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA é competente para garantir o pleno funcionamento dos Portos de Paranaguá e Antonina. Nessa condição, a Empresa Pública possui a competência para elaborar o Regulamento de Exploração do Porto Organizado, conforme disposições contidas no Decreto 8.033/2013. Tal Decreto não prevê a necessidade de realização de audiência ou consulta pública prévia à elaboração ou modificação do Regulamento de Exploração do Porto Organizado (exigindo a realização de consulta pública tão somente nos casos de concessão ou arrendamento de bens públicos destinados à atividade portuária que superem o limite estabelecido em ato da ANTAQ). Ou seja, não há obrigatoriedade da realização de qualquer audiência ou consulta pública prévia à elaboração ou modificação do Regulamento de Exploração do Porto Organizado. Ainda assim, por se tratar a APPA de empresa pública estadual, entendendo que a matéria em questão envolve interesse público da comunidade portuária, a Autoridade Portuária realizou a consulta pública, na
------------------------------------	---	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

pretendidas é indispensável, considerando que se trata de alterações com o potencial de afetar “direitos de agentes econômicos e usuários” (art. 19 da Resolução Normativa 39/2021 da ANTAQ).

O art. 68 da Lei 10.233/2001 também prevê que “as alterações de normas administrativas (...) que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública”. A ausência de previsão de audiência pública ainda contraria a praxe setorial estabelecida, uma vez que é comum e recorrente a realização de prévia consulta e audiência pública antes da instituição de novas regras sobre atracação de navios.

A realização de audiência pública possibilitará a efetiva participação de todos os interessados, possibilitando a existência de debate aberto e manifestações qualificadas, garantindo o amplo acesso e voz a todos. Assim, solicita-se a designação de data para realização de audiência pública, a ser realizada no modelo híbrido, a fim de garantir o maior número possível de participantes.

Diante disso, requer-se também que o período de recebimento de contribuições escritas seja prorrogado para após a realização da audiência pública, possibilitando que as discussões sejam consideradas nas contribuições escritas.

•Tema: Insuficiência das informações disponibilizadas na Consulta Pública

Item: Íntegra da nova versão da Ordem de Serviço nº 332-2021 Contribuição:

A Consulta Pública não disponibilizou as informações necessárias para a adequada análise do tema, prejudicando a compreensão da razão pela qual a APPA pretende alterar o regulamento atualmente em vigor e as eventuais alternativas regulatórias existentes. Disponibilizou-se apenas a nova versão da minuta da norma que se pretende implementar, desacompanhada de

forma que lhe é facultada pela Lei Estadual 20.656/2021, o que fez por entender que tal ato é menos oneroso para todos os interessados. Nesse passo, não há qualquer ilegalidade na ausência de realização de audiência pública prévia à modificação do Regulamento.

Esclarece-se, por oportuno, que a Resolução Normativa 39/2021 da ANTAQ regulamenta os “procedimentos para a participação da sociedade civil e dos agentes regulados no processo de edição de normas e tomada de decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ”, ou seja, é aplicável aos atos administrativos proferidos apenas por aquela agência.

O mesmo ocorre com a Lei 10.233/2001, que prevê a obrigatoriedade da realização de audiência pública “no processo decisório da ANTT e da ANTAQ”, hipótese diferente da presente.

Aliás, a Resolução Normativa 39/2021 da ANTAQ estabelece procedimentos para a participação da sociedade civil e dos agentes regulados no processo de edição de normas e tomada de decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Não há, em regra, o dever de observância por analogia desta normativa. Do mesmo modo, a Lei 10.233/2001 criou a ANTAQ e estabeleceu tão somente, em seu art. 68, que as iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões das Diretorias Colegiadas serão precedidas de audiência pública. Cabe rememorar que o art. 45 da

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

qualquer análise técnica, jurídica ou econômica que justificasse as alterações pretendidas.

A Lei nº 20.656/2021 do Estado do Paraná define que, nos casos em que a matéria “envolver assunto de interesse público, o órgão competente poderá, mediante despacho motivado, abrir período de consulta pública para manifestação de terceiros”.

No mesmo sentido, o § 3º do art. 9º da Lei nº 13.848/2019 estabelece que, quando do início da consulta pública, deverá ser disponibilizado “o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico usados como fundamento para as propostas submetidas a consulta pública, ressalvados aqueles de caráter sigiloso”. Veja-se que nem mesmo a “ata da reunião realizada no dia 20.10.2023” foi disponibilizada. De acordo com o sítio eletrônico da APPA, a reunião tratou justamente da presente Consulta Pública.

Aliás, em casos sobre a validade da consulta pública que tratava da alteração da poligonal dos Portos de Paranaguá e Antonina, o TRF4 já reconheceu que “Revela-se adequada e necessária a apresentação de estudos técnicos prévios (inclusive para avaliação do potencial impacto da revisão das poligonais do Porto), a fim de garantir a efetiva e real participação popular nas consultas públicas destinadas à discussão acerca dos contornos da redefinição da poligonal do Porto” (TRF4, 4ª Turma, AG 5032133-36.2015.4.04.0000 – no mesmo sentido: TRF4, 4ª T, AG 5032133-36.2015.4.04.0000).

A insuficiência de informações impede o prosseguimento da Consulta Pública até que sejam disponibilizados os estudos e análises que fundamentam as alterações propostas, sob pena de configuração de vício de legalidade no processo de edição de eventual novo regulamento.

Diante disso, pede-se que sejam disponibilizados os referidos documentos, suspendendo-se a consulta pública e designando-se novo prazo final para envio de contribuições escritas.

Lei Estadual PR n. 20.656 prevê que, antes da tomada de decisão, a juízo da autoridade, diante da relevância da questão, poderá ser realizada audiência pública para debates sobre a matéria do processo. De início já se extrai que a audiência pública, de acordo com a legislação estadual, como uma faculdade das autoridades administrativas e não uma obrigação. Não seria razoável, portanto, exigir a realização de audiência pública no caso concreto. Isto porque a legislação pertinente e aplicável estabelece uma discricionariedade ao Poder Executivo na realização de audiência pública dependendo da relevância do tema e da necessidade de maior publicidade e participação prévia à edição do respectivo ato normativo.

3. Houve suficiente apresentação de informações referente as revisões pontuais da Ordem de Serviço 332-21, amplamente conhecida pela Mercado e Comunidade Portuária, incluindo os documentos revisados. As alterações propostas refletem a realidade dos Portos de Paranaguá e Antonina no que diz respeito a aumento de eficiência, produtividade e segurança operacional, convergindo com a capacidade operacional do Porto e de seu pátio de equipamentos.

4. Com relação aos prazos, foram disponibilizados por 15 dias os documentos referentes a proposta de revisão da OS 332-21 no site da Autoridade Portuária, com o recebimento de 23 contribuições, sendo que algumas delas representam mais de 20 Terminais e Operadores Portuários.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

•Tema: Insuficiência das informações disponibilizadas na Consulta Pública

Item: Íntegra da nova versão da Ordem de Serviço nº 332-2021 Contribuição:

Na linha da contribuição acima, tendo em vista a ausência de divulgação dos motivos que conduziram a APPA a elaborar a referida proposta de norma, requer-se que sejam esclarecidos: (i) o problema regulatório que justifica a intenção da APPA no sentido de alterar as regras atualmente em vigor; (ii) as alternativas regulatórias avaliadas pela APPA e seus respectivos prós e contras; e (iii) os impactos, negativos e positivos, decorrentes da adoção da medida proposta.

Com base em uma análise preliminar do conteúdo da proposta de norma, depreende-se que serão produzidos efeitos nefastos da perspectiva de determinados agentes atuantes no Porto de Paranaguá. Diante disso, em nome do princípio da publicidade e do dever de motivação a que se sujeita a administração pública, solicita-se que a APPA forneça os esclarecimentos supracitados.

•Tema: Insuficiência do prazo para contribuições

Item: Íntegra da nova versão da Ordem de Serviço nº 332-2021 Contribuição:

O prazo de 7 (sete) dias para oferecimento de contribuições é insuficiente. É inquestionável que as normas de programação, operação e atracação são de extrema importância para o regular funcionamento do Porto de Paranaguá. Qualquer alteração nesses procedimentos tem o potencial de afetar todos os agentes que atuam no Porto de Paranaguá. Por conta disso, a questão deve ser analisada com cautela e o prazo de 7 (sete) dias é insuficiente para tanto.

O período não é condizente com o art. 9º, § 2º, da Lei nº 13.848/2019 e com o art. 31 da RN nº 39/2021-ANTAQ, que estabelecem que as consultas públicas devem ter duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias. Também é incompatível

5. A fundamentação das propostas reflete a realidade dos Portos de Paranaguá e Antonina no que diz respeito a necessidade de incremento de eficiência, produtividade e segurança operacional, convergindo com a capacidade operacional do Porto e de seu pátio de equipamentos, para atendimento da demanda de Mercado. A Portos do Paraná não irá se omitir em buscar a melhoria operacional de sua estrutura através das regras básicas operacionais, omissão essa que levaria o Porto de Paranaguá a se tornar um Porto pouco competitivo e secundário, reduzindo sua atratividade comercial perante seus concorrentes.

6. Regras básicas operacionais referentes a Coeficiente de Produtividade, Preferências, Pranchas Exigidas, Regras de Declínio, são conhecidas, aplicadas e atendidas pelos Terminais e Operadores Portuários desde a concepção dos Portos de Paranaguá e Antonina, de forma sempre clara e aplicável, resultando na boa ordem da operação portuária dos Portos Paranaenses, refletido nos grandes resultados divulgados. No caso de dúvida ou questionamento de um exportador, que não possui Terminal ou que não seja Operador Portuário, caberá a este exportador esclarecer os principais pontos de questionamento junto aos Terminais e Operadores Portuários prestadores de serviços, já que tais serão os responsáveis pelas operações portuárias.

7. A compensação tarifária a que se refere o capítulo 8 do Regulamento não estabelece nova remuneração para a Autoridade Portuária e nem mesmo uma sanção para o operador portuário. A previsão de tal

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

com os períodos de recebimento de contribuições geralmente disponibilizados nas consultas públicas realizadas no setor portuário.

A Consulta Pública nº 001/2023 da EMAP, por exemplo, disponibilizou um período de 62 (sessenta e dois dias) para contribuições. A Consulta Pública também tratava de alterações nas normas de atracação.

A ANTAQ também define um período maior para contribuições nas consultas que tratam de alterações de norma. Na Consulta nº 16/2020-ANTAQ, por exemplo, o período para contribuições foi de 74 (setenta e quatro) dias.

Diante de tais elementos, solicita-se a prorrogação do período de contribuições pelo prazo adicional de no mínimo 45 (quarenta e cinco) dias.

- Tema: Ausência de fundamentação para as alterações propostas

Item: Íntegra da nova versão da Ordem de Serviço nº 332-2021 Contribuição:

A ausência de disponibilização de informações concretas sobre as alterações propostas tem como consequência a ausência de fundamentação e motivação.

Viola-se, assim, o art. 50, I, da Lei 9.784/1999, que exige que os atos administrativos sejam motivados “com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos” quando “neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses”.

Como nenhuma informação foi disponibilizada, pressupõe-se que as alterações propostas sequer foram precedidas da necessária análise sobre as justificativas que sustentam as novas regras. Também não foram considerados os impactos das novas regras em relação aos usuários do Porto de Paranaguá, em violação ao art. 21 da LINDB (Decreto-Lei nº 4.657/42), que estabelece a necessidade de que a decisão administrativa indique de modo expresse “suas consequências jurídicas e

compensação nas operações em que ocorrer a produtividade efetiva menor do que a prancha exigida decorre, justamente, da ociosidade do berço e/ou da extrapolação do tempo da janela operacional, decorrentes dessa baixa produtividade operacional. Tal cobrança, conforme o próprio nome diz, visa apenas compensar a Autoridade Portuária pelo descumprimento da janela operacional e/ou pela ociosidade do berço, as quais ocasionam prejuízos decorrentes da impossibilidade de realização da operação portuária subsequente no referido berço. Não há, portanto, a criação de nova tarifa ou mesmo a aplicação de qualquer penalidade na cobrança da compensação tarifária.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

administrativas”.

Não há qualquer justificativa para a alteração dos procedimentos e critérios já consolidados no âmbito do Porto de Paranaguá.

Portanto, solicita-se que sejam disponibilizados os documentos que analisam e fundamentam as alterações propostas.

- Tema: Ausência de razoabilidade e proporcionalidade nos novos indicadores das pranchas exigidas em relação aos graneis sólidos

Item: 5.1.2 PRANCHAS EXIGIDAS

Contribuição:

A ordem de serviço proposta estabeleceu novos valores para as pranchas exigidas dos navios com operação de carregamento de graneis sólidos nos berços 201, 204 e 206. A prancha de grãos foi majorada de 20.000 ton/dia para 24.000 ton/dia, representando um aumento de 20%. Já a prancha de açúcar foi majorada de 15.000 ton/dia para 20.000 ton/dia, representando um aumento de 35%.

Verifica-se, portanto, que as alterações nas pranchas exigidas não foram proporcionais, sendo que não há qualquer justificativa para essa diferença entre o percentual de majoração das pranchas de grãos e açúcar.

Com respeito, é fundamental que qualquer medida proposta pela APPA observe a razoabilidade e a proporcionalidade, conforme exigido pelo art. 2º da Lei nº 9.784/1999.

Os novos valores das pranchas mínimas privilegiam os navios com operação de carregamento de grãos em comparação com os navios com operação de açúcar.

Nesse contexto, as alterações em questão também representam ofensa ao art. 6º da Resolução ANTAQ nº 75/2022, que prevê a obrigatoriedade de as Autoridades Portuárias basearem sua atuação no “tratamento isonômico aos usuários”.

Diante disso, espera-se que os novos valores sejam revistos para

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

que a majoração das pranchas dos graneis sólidos seja proporcional, bem como para que a majoração seja devidamente fundamentada, em observância ao princípio da legalidade e motivação aplicáveis à Administração.

- Tema: Necessidade de um Período de Transição para os novos valores das pranchas mínimas

Item: 5.1.2 PRANCHAS EXIGIDAS

Contribuição:

A nova versão do Regulamento objeto da presente Consulta Pública majorou o valor da prancha mínima exigida de 15.000 ton/dia para 20.000 ton/dia. Contudo, não há previsão de um regime de transição para a aplicação dos novos valores, o que era fundamental no presente caso. Afinal, as empresas que atuam no setor portuário se baseiam em um planejamento de longo prazo para orientar suas operações. Ademais, é possível que, devido a novas exigências desta natureza, haja necessidade de realização de investimentos pelos terminais em adequações operacionais, que não são implementadas de imediato. A alteração repentina dos valores das pranchas acaba por inviabilizar esse planejamento, provocando prejuízos aos terminais e usuários do Porto de Paranaguá.

Por exemplo, no caso da Raízen, o terminal pelo qual é realizada a movimentação das cargas já sinalizou a impossibilidade de cumprimento na nova prancha mínima exigida. Como consequência, a carga não poderá mais ser exportada pelo Porto de Paranaguá. Além disso, a Raízen tem um compromisso comercial com a Bunge Alimentos S.A. (detentora de terminal portuário situado no Porto de Paranaguá) em que o volume negociado foi baseado na prancha mínima exigida da regra anterior (15.000 ton/dia). A alteração na prancha exigida acaba por inviabilizar a execução do contrato. Aliás, a Bunge indicou que o cumprimento do novo valor depende da aquisição de novos equipamentos e realização das correspondentes obras no terminal, de tal modo que seria necessário no mínimo o prazo de 12 (doze) para que seja possível cumprir com os novos valores de prancha/produtividade.

A LINDB exige um regime de transição para a decisão administrativa que estabelece nova orientação, cujo cumprimento deve se dar de maneira proporcional, equânime e eficiente (art. 23). Ao analisar a regra, o STJ estabelece a relação do regime de transição com o princípio da menor onerosidade da regularização (STJ, 3ª T., EDcl no REsp 1.630.659/DF). Ou seja, no caso de alterações de normas com potencial de afetar os respectivos destinatários, a Administração Pública deverá considerar os efeitos práticos das alterações e estabelecer condições de transição e regularização da situação.

Uma empresa não tem condições de simplesmente alterar toda a sua operação de uma hora para a outra, conforme são repentinamente alteradas as regras de operação de um porto. O estabelecimento de regras de transição é indispensável, mas não foram consideradas pela APPA.

Assim, caso a proposta de norma submetida a Consulta Pública

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

seja aprovada, a Raizen espera que a nova ordem de serviço seja revista para o fim de se estabelecer um regime de transição de no mínimo 12 (doze) meses, a contar da publicação do novo regulamento no diário oficial do estado, para a efetiva aplicabilidade das novas regras, possibilitando que os interessados se planejem e, se for o caso, ajustem seus contratos já considerado as novas regras.

- Tema: Falta de clareza nos critérios para cálculo do Coeficiente de Produtividade Diário

Itens: 1.31, 2.4.8, 5.1.4.4, 5.2.6.4 e 5.2.2.7.

Contribuição:

O item 1.31 define a Produtividade Diária como “a eficiência na produção das operações, com base na movimentação de embarque ou desembarque dentro de 24 horas”. O item 5.1.4.4 define, ainda, que a produtividade diária do navio será avaliada a cada 24 horas após a atracação do navio (o item 5.2.6.4 também estabelece que a produtividade será avaliada a cada 24 horas após a atracação do navio).

Por outro lado, para a definição de eventual determinação de desatracação do navio, o item 2.4.8 estabelece que a produtividade será analisada a cada período de seis horas. O item 5.2.2.7 também apresenta previsão no sentido de que a produtividade do navio será avaliada ao final de cada período de 6 horas.

A definição clara da forma de avaliação da produtividade é fundamental para a adequada aplicação das novas normas, haja vista que a produtividade é fator determinante para aplicação da compensação tarifária e a determinação de desatracação em casos de extrapolação da janela operacional.

Considerando que o novo Regulamento não é claro sobre a forma de medição da produtividade, uma vez que parte das previsões indica que a produtividade será calculada a partir do período de 6 horas, e outra parte indica que ela será calculada a partir do período de 24 horas, solicita-se seja esclarecido qual período será considerado para fins de cálculo do coeficiente de produtividade diário.

- Tema: Atracação preferencial injustificada

Itens: 5.1.3.1, 5.1.3.2 e 5.2.1.1.

Contribuição:

Os itens 5.1.3.1, 5.2.1.1 da Ordem de Serviço proposta concedem atracação preferencial nos berços 201, 212, 213 e 214, no Corredor de Exportação Oeste, aos navios graneleiros que operarem granéis sólidos que cumpram as pranchas exigidas e se enquadrem nas condições especificadas.

O item 5.1.3.2 estabelece que os navios com consignação mínima de 52.500 t de grãos de um único produto terão a primeira preferência sobre os demais, desde que possuam (i) três consignações de terminais iguais ou superiores a 17.500 t; (ii) duas consignações de terminais iguais ou superiores de 17.500 t que totalizem o mínimo de 52.500 t; ou (iii) com a consignação de um único terminal. Os itens 5.2.1.2 e 5.2.1.3 contêm a mesma previsão, mas para os berços 212, 213 e 214.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Em outras palavras, as regras propostas pela APPA garantem preferência de atracação às operadoras de grão/farelo, já que os navios transportadores de outras cargas (especialmente de açúcar) possuem consignação menor por motivos operacionais. Contudo, a APPA deixou de apresentar os fundamentos técnicos, operacionais e jurídicos que eventualmente justificassem a concessão da referida preferência.

Tal medida ofende a isonomia e a imparcialidade da Administração, já que confere preferência a determinados agentes em detrimento de outros sem qualquer justificativa. Viola-se, assim, os princípios da legalidade, motivação, razoabilidade e proporcionalidade, aplicáveis à Administração Pública por força do art. 2º da Lei nº 9.784/1999, e o art. 6º da Resolução nº 75/2022-ANTAQ, que determina que as Autoridades Portuárias devem conferir “tratamento isonômico aos usuários”, sendo vedado qualquer tipo de discriminação. As normas editadas pelas autoridades portuárias não podem privilegiar determinados usuários em detrimento de outros, devendo primar pela igualdade de tratamento e isonomia entre todos os envolvidos. As novas regras de atracação propostas desrespeitam essa diretriz ao beneficiar apenas uma parte dos usuários, enquanto prejudicam gravemente outros. Além disso, a preterição de determinados operadores por meio da concessão de atracação preferencial aos operadores de grão/farelo, além de adequadamente fundamentada, deveria ser acompanhada de uma regulamentação com maior detalhamento, prevendo, por exemplo, a possibilidade de a regra geral ser relativizada quando necessário e limites e condicionantes à sua aplicação, em observância aos ditames da LINDB (Decreto-Lei nº 4.657/1942), especialmente os arts. 20 e 21, que estabelecem que as decisões administrativas (bem como decisões que invalidem atos) devem considerar as consequências práticas da decisão.

Diante disso, solicita-se a revisão de tal entendimento, com a exclusão da preferência ou um maior detalhamento da regra. Quando menos, pede-se que sejam apresentados os documentos técnicos e jurídicos que fundamentaram a implantação de tal medida.

- Tema: Penalização – declínio de programação

Item: 5.2.4.1.

Contribuição:

O item 5.2.4.1 da ordem de serviço proposta estabelece que o terminal assume a responsabilidade de prontidão da carga quando da reunião de programação da atracação, sujeitando-se à “penalização regulamentada pela AUTORIDADE PORTUÁRIA” em casos de descumprimentos.

A redação, conforme sugerida, admite que seja conferido tratamento diferenciado para cada terminal que eventualmente vier a descumprir a norma, já que não há, na ordem de serviço proposta, critérios pré-estabelecidos para a aplicação das penalidades.

Com o máximo acatamento, a ausência de detalhamento prévio

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

acerca da penalização dá margem para decisões arbitrárias e parciais, com o potencial de proporcionar um tratamento anti-isonômico aos terminais, violando-se o art. 6º da Resolução nº 75/2022-ANTAQ, que determina que as Autoridades Portuárias devem conferir “tratamento isonômico aos usuários”, sendo vedado qualquer tipo de discriminação.

Considerando-se a necessidade de se garantir segurança jurídica e tratamento isonômico aos terminais do Porto de Paranaguá, pede-se que seja esclarecido desde logo qual será o regime de penalização (possíveis penas, critérios de dosimetria etc.) para os casos de descumprimento da programação da atracação, indicando-se expressamente que tal regime será aplicável do modo como previsto na ordem de serviço de forma irrestrita a todos os agentes do Porto de Paranaguá.

- Tema: Criação de Compensação Tarifária

Itens: 8.1 e seguintes.

Contribuição:

O item 8.1 da ordem de serviço sugerida estabelece a criação de nova remuneração a ser recebida pela APPA, correspondente a uma compensação tarifária para os casos de descumprimento das janelas operacionais “levando em consideração o tempo extrapolado da Janela Operacional estabelecida”.

O item 8.3 prevê que a aplicação das compensações tarifárias se dará nas operações que tiverem produtividade efetiva inferior à prancha exigida, mesmo que dentro da janela operacional.

Apesar de a ordem de serviço proposta falar em compensação tarifária, uma leitura sistemática do seu conteúdo permite extrair que a compensação tarifária mencionada seria, em verdade, uma espécie de penalidade (multa) aplicável para os casos de extrapolação da janela operacional ou descumprimento das pranchas mínimas exigidas.

Contudo, tal compensação não é tratada de forma clara e objetiva na ordem de serviço.

Considerando-se a necessidade de se garantir segurança jurídica aos terminais e demais agentes do Porto de Paranaguá, pede-se que seja esclarecida qual é a natureza jurídica da “compensação tarifária” proposta, bem como que seja mais bem detalhado o procedimento para operacionalização desse pagamento.

Quando menos, pede-se que sejam apresentados os documentos técnicos e jurídicos que fundamentaram a implantação de tal medida, para o fim de garantir uma melhor compreensão do tema aos usuários do Porto de Paranaguá.

- Tema: Criação de Compensação Tarifária

Itens: 8.1 e seguintes.

Contribuição:

O item 8.1 da ordem de serviço sugerida estabelece a criação de nova remuneração a ser recebida pela APPA, correspondente a uma compensação tarifária para os casos de descumprimento das janelas operacionais “levando em consideração o tempo extrapolado da Janela Operacional estabelecida”.

O item 8.3 prevê que a aplicação das compensações tarifárias se dará nas operações que tiverem produtividade efetiva inferior à

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>prancha exigida, mesmo que dentro da janela operacional. Ao que parece, não haverá uma compensação propriamente dita, mas sim o pagamento efetivo de tarifa quando houver a extrapolação da janela operacional, pelos tempos considerados inoperantes (item 8.6).</p> <p>Contudo, não é dado às Administrações Portuárias a criação de tarifas não previstas na Resolução nº 61/2022-ANTAQ, que estabelece a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias, sem a aprovação prévia da ANTAQ.</p> <p>Isso porque o art. 8º, §1º, da Resolução nº 61/2022-ANTAQ estabelece que as modalidades tarifárias serão padronizadas no Anexo II da Resolução. O §4º, II, do mesmo artigo prevê que os valores que não puderem ser enquadrados na estrutura tarifária padronizada pela ANTAQ, como o é a compensação tarifária tratada na ordem de serviço em questão, e apresentarem representatividade na receita tarifária total da administração portuária ou ônus/impacto aos usuários dependem de aprovação prévia da Agência.</p> <p>Diante disso, solicita-se a revisão de tal entendimento, com a integral exclusão da compensação tarifária, ou, quando menos, a suspensão de sua exigibilidade até que seja avaliada (e efetivamente aprovada) pela ANTAQ.</p>	
<p>Empresa: TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 3.1.10 - (sugestão de tópico adicional) Navios full container deverão ser considerado prioritários nos berços 215 / 216 e 218. Navios de Carga Geral a qual tem o TCP como operador portuário, deverão ser considerados prioritários nestes mesmos berços • 3.1.6.2. (dúvida quanto ao texto) Quanto a amarração, permitirá esta no cabeço143 ao menos, visto que 60m equivalem do cabeço 142 ao 145? • 3.1.7. (dúvida quanto ao texto) O Berço215 se torna uma alternativa nesta situação? Se sim, não é o correto considerar pois navios full contêineres deve ter prioridade na sua programação para este berço. • 3.1.9. (sugestão de adequação do texto) Os Navios preferenciais do berço 215 terão garantia de atracação em até 24 horas de sua chegada em Porto. O navio dependente de maré favorável para desatracação deverá deixar o berço até a maré posterior ao limite definido. • 4.1.3 - (sugestão de adequação do texto) Navios de operação mista, Carga Geral e contêineres, que possuem o TCP como operador portuário, devem ser considerados prioritários nestes mesmos berços, 215 / 216 e 218. • 4.1.4 - (sugestão de adequação do texto) Navios de serviço regular que estejam fora de janela se, por preferencia de sua agencia e/ou armador, podem ter preferencia na sua 	<p>Agradecemos sua contribuição. Avaliaremos os pontos propostos.</p> <p>Em relação à amarração no cabeço 143, sim, será possível.</p> <p>O Berço 215, poderá sempre ser ofertado como alternativo se houver disponibilidade de janela.</p> <p>Sugestão do item 4.1.3 não se aplica, dado o fato que navios RO-RO possuem outros operadores além da TCP.</p> <p>As demais contribuições serão avaliadas.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

programação de atracação na janela do serviço na semana seguinte, em consentimento com todos os armadores do serviço e não apenas do armador do navio favorecido.

- 4.1.5 - (sugestão de adequação do texto) navios de escala spot, ou extra call, a qual não pertencem ou se quer possuem uma janela regular de serviço, terão sua programação de atracação com base no seu horário de chegada na barra (EOSP), ou seja, terão os mesmos critérios para atracação que os navios fora de janela, mesmo que possuam uma janela regular de serviço, entrarão na fila para programação.

- 4.2.5.(sugestão de adequação do texto) O TCP como operador portuário, tem a obrigação de respeitar as regras no que se refere as janelas de programação, inicio e final de sua janela com base na sua prancha e produtividade porem, esse gerenciamento deve e como operador portuário, o TCP tem o direito de fazer o seu gerenciamento. Por exemplo, se um navio que tem 100 contêineres de movimentação mas uma janela de 10h, o TCP pode determinar que esse navio postergue a sua atracação porem, sua desatracação deverá ocorrer dentro de sua janela ou, na primeira maré favorável posterior ao final da sua janela.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: Rumo Malha Sul S.A.</p>	<p>1. A revisão proposta na Ordem de Serviço nº 332/2021 traz uma série de alterações nas regras de atracação dos berços componentes do Porto de Paranaguá, dentre os quais o berço 201. O item 5.1.3.1 concede, no berço 201, atracação preferencial e compartilhada aos navios graneleiros com até 230 metros de comprimento que operarem granéis sólidos para exportação, desde que cumpram as pranchas exigidas e se enquadrem nas condições especificadas. 2. O item 5.1.3.2, por sua vez, dispõe que navios com consignação mínima de 52.500 toneladas de grãos de um único produto terão preferência sobre os demais, sendo a preferência aplicada na proporção de dois navios preferenciais por um navio da vez.</p> <p>3. Ocorre que, atualmente, os navios utilizados para o transporte de açúcar no Porto de Paranaguá, e que se utilizam do berço 201, não se enquadram nas condições especificadas pela ordem de serviço. Assim, se aprovada a alteração proposta, a exportação de açúcar no Porto de Paranaguá será desincentivada, especialmente no berço 201, afetando, assim, uma das principais cargas exportadas atualmente pelo Porto, e o principal produto transportado pelo modal ferroviário.</p> <p>4. Conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Paranaguá (“PDZ”), o Porto de Paranaguá se tornou o segundo colocado em exportação de açúcar no Brasil.</p> <p>5. A esse respeito, em 2020, o Estado do Paraná investiu R\$ 201,7 milhões (duzentos e um milhões e setecentos mil reais) na modernização e aumento da capacidade de movimentação de cargas no berço 201. Além disso, o Governo autorizou R\$ 117,7 milhões (cento e dezessete milhões e setecentos mil reais) em investimentos privados para ampliar a exportação do açúcar no Paraná.</p> <p>6. Inclusive, de 2019 a 2020, o volume de açúcar que chegou ao berço 201 mais do que triplicou (de 108 kton, para 386 kton). Em</p>	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <p>Todas as propostas de revisão se baseiam na capacidade nominal da estrutura portuária e nas boas práticas e resultados obtidos ao longo da última década no Porto de Paranaguá.</p> <p>Não há, de forma alguma, qualquer indicação de preterir um segmento em favor de outro. O que se identifica é a aplicação de regras bem sucedidas para gerar maior eficiência e rotatividade de navios na estrutura portuária.</p> <p>Com relação ao modal ferroviário, a Portos do Paraná, seguindo uma diretriz do Governo do Estado do Paraná, investirá aproximadamente R\$ 600 milhões de reais no novo Moegão, projeto este que incentiva o modal ferroviário no Porto de Paranaguá, sem contar com outros investimentos estruturais que possibilitarão o incremento ainda maior deste importante modal. Ou seja, não há o que se falar de incentivo negativo ao modal ferroviário pela alteração das regras de programação, atracação e operação do Porto, visto que as práticas a serem empregadas gerarão ainda mais produtividade aos berços, gerando maior demanda a toda cadeia logística, incluindo o transporte de cargas via ferrovia.</p>
-------------------------------------	---	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

2023, seguindo essa tendência de crescimento, o volume de açúcar exportado já soma 1.027kton, o que representa 31,22% do volume de exportação total do berço. Denota-se, portanto, que a exportação de açúcar é, especificamente com relação ao berço 201, ainda mais relevante, uma vez que representa aproximadamente 1/3 do volume de exportação.

7. Contudo, com a criação desse incentivo negativo, é não apenas possível, mas provável que a exportação de açúcar seja alocada para outros portos, afetando o Porto de Paranaguá e a operação da Malha Sul, haja vista que o açúcar é, atualmente, uma das principais cargas escoadas pela ferrovia até o porto paranaense.

8. Caso isso se confirme, mesmo considerando a entrada de novos players no berço 201, projeta-se uma perda de capacidade potencial de exportação. Isso porque, sob uma perspectiva conservadora, que considera apenas a manutenção do atual volume de açúcar exportado, a saída do açúcar representaria aproximadamente 1MMton e -24% do volume de exportação do berço 201. Já sob uma perspectiva otimista, que considera a tendência de crescimento de exportação desse granel sólido, a saída do açúcar representaria uma perda de 2MMton ou -38% do volume total de exportação projetado. Há, portanto, um risco considerável de que a aprovação da regra de preferência proposta resultará na redução do volume de carga exportado pelo berço 201.

9. Seria possível contra-argumentar esse cenário com a alegação de que a redução do volume da principal carga transportada pelo modal ferroviário (açúcar), transferiria o potencial de embarque do berço 201 para outras commodities (soja, milho, aves congeladas, dentre outras), transportadas por rodovia.

10. Ocorre que, nesse raciocínio, a restrição preferencial aumentará o fluxo de caminhões que se destinam ao Porto de Paranaguá, o que provocará, ao menos, duas externalidades

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

negativas.11. A primeira externalidade negativa é o provável comprometimento do fluxo de descargas de caminhões. Isso porque a supressão da carga transportada pela ferrovia, seguida da transferência desse potencial de embarque à rodovia, gerará o aumento de, aproximadamente, 80 (oitenta) caminhões por dia, podendo chegar a 140 (cento e quarenta caminhões) de média, em momentos de pico, como nas safras sazonais.

12. De acordo com os “considerandos” da ordem de serviço, dentre os objetivos de sua atualização estão o atendimento à evolução das necessidades dos serviços portuários e a promoção de maior agilidade às atividades portuárias.

13. A preferência de atracação, tal qual formulada, milita em desfavor da própria ordem de serviço que, em seu item 5.1.3.11, prescreve que as programações de atracação e de serviços para o berço 201, solicitadas pelo agente do navio, pelo terminal e pelo operador portuário, “devem prever o adequado dimensionamento dos fluxos de descargas de caminhões e vagões, de forma a não comprometer a logística das operações”.

14. Por sua vez, o item 5.1.3.11.1 qualifica como falta grave as ocorrências de falhas na operação logística das operações, que venham a provocar prejuízos ao desempenho operacional do Porto, tais como “sobre estadia de veículos ou filas de caminhões nos acessos a Paranaguá”.

15. Nesse caso, o operador portuário responsável poderá ter suas atividades suspensas pelo prazo de 5 (cinco) dias, na primeira ocorrência, sendo que a cada reincidência o prazo será dobrado, sem prejuízo de outras sanções previstas nos regulamentos da APPA.

16. Por força desses dados fáticos, a ordem de serviço colocada em consulta pública é disfuncional. De um lado, estabelece uma preferência que redundará no aumento do fluxo de caminhões e, de outro, penalizará o operador portuário que causar filas de caminhões nos acessos a Paranaguá.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

17. Além disso, a alteração proposta se mostra em divergência com as disposições do PDZ. De acordo com as diretrizes que nortearam a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá, prioriza-se a garantia e incremento da eficiência às operações portuárias, bem como a otimização do uso das áreas, das instalações e da infraestrutura do Porto. Todavia, o aumento do fluxo de caminhões e subsequente aumento do tráfego não é medida eficiente ou condizente com a otimização do uso das áreas portuárias.

18. Isso se torna ainda mais relevante uma vez que o próprio PDZ reconhece o já existente problema de mobilidade urbana nas áreas adjacentes ao Porto. Isto é, a existência de “sistema de transporte de cargas, que ocasiona transtornos na circulação de veículos, compromete o pavimento aumentando a necessidade de manutenção em curtos intervalos, traz insegurança e desconforto acústico e ambiental, além de propiciar a parada irregular dos grandes veículos nas ruas”.

19. Não se desconhece que a APPA vem despendendo investimentos para corrigir o excesso de caminhões que trafegam rumo às instalações portuárias. O Planejamento Estratégico de Infraestrutura Portuária da APPA (“PEIP-PR”) aponta, por exemplo, que a APPA, em 2015, após tratativas com os órgãos competentes, custeou a construção do Viaduto Av. Ayrton Senna, na interseção BR-227. O documento indica que o investimento teve por objetivo, dentre outros, “melhorar o fluxo e a chegada de caminhões no Pátio de Triagem”.

20. O PEIP-PR também aduz que a APPA tem buscado de forma sistemática “alternativas para controlar o grande fluxo de caminhões que transportam cargas do Paraná”. Desde 2012, a APPA redefiniu todos os procedimentos de cargas rodoviárias e promoveu inúmeras ações e investimentos visando eliminar as filas de caminhões do Porto de Paranaguá.

21. A APPA, também, realiza a manutenção das vias em concreto no entorno do Porto, para garantir a trafegabilidade, considerando que, em função do grande fluxo de caminhões, as estradas apresentam “continuamente defeitos que prejudicam a trafegabilidade dos veículos pesados de carga que se destinam ao porto”.

22. Como se vê, há consideráveis recursos sendo empregados para amortecer os impactos do contínuo fluxo de caminhões. No entanto, a criação da regra de preferência na atracação do berço 201, e a conseqüente transferência da capacidade transportada, do modal ferroviário para o modal rodoviário, a um só tempo, sobrecarregará as infraestruturas que vem sendo objeto de investimento da APPA, bem como exigirá que a APPA aumente investimentos desse gênero, pois, além de ampliar as filas de acesso ao Porto, o acréscimo do fluxo de caminhões provocará mais impactos nas zonas adjacentes.

23. A segunda externalidade negativa diz respeito aos impactos ambientais causados pela transferência do potencial de carga ao modal rodoviário. Uma das vantagens apontadas em políticas públicas voltadas ao setor ferroviário é a baixa repercussão

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

poluente desse meio de transporte, notadamente na emissão de gases de efeito estufa.

24. Estudos elaborados pela contribuinte, que poderão ser disponibilizados à APPA, demonstram que a carga atualmente transportada pela ferrovia reduz em 38.445 mil toneladas de emissão de CO₂, quando comparada com veículos pesados.

25. Tal seria o impacto ambiental, mensurado apenas em emissões de CO₂ (sem contar outros gases), se a carga fosse transferida para caminhões. Em termos de compensação ambiental, seria necessário o plantio de 269.113 (cento e sessenta e nove mil, cento e treze) árvores para absorver todo o CO₂ que seria despejado a mais, caso haja a transferência da carga entre os modais.

26. Mais uma vez, a alteração proposta está em dissonância com as diretrizes do PDZ, em que se determina a compatibilização das atividades portuárias frente às políticas e diretrizes nacionais e regionais de desenvolvimento ambiental, bem como à própria tendência atual, em que portos vêm elaborando planos de descarbonização de suas atividades.

27. Não apenas isso, mas o PDZ aponta que as ações recentes que a APPA vem desenvolvendo junto ao Município e à comunidade revelam um compromisso em minimizar os conflitos decorrentes das atividades portuárias, sobretudo no que concerne à mobilidade urbana e ao meio ambiente. No entanto, conforme demonstrado, o estabelecimento de atracação preferencial, especialmente no que se refere ao berço 201, mostra-se contrário aos princípios que regem o PDZ e que guiam a atuação da APPA.

28. Por essa razão, entende-se que a proposta de revisão da Ordem de Serviços nº 332/2021 deveria ter sido acompanhada dos estudos que subsidiaram a definição dos parâmetros de preferência para atracação nos berços. No âmbito de tais estudos devem ser cotejadas as consequências práticas da mudança que se propõe, na linha do disposto pelo art. 20, do Decreto-Lei nº 4.657/1942 ("LINDB"), inclusive, em face das possíveis alternativas à definição de preferências.

29. Não há como considerar que navios com consignação mínima de 52.500 toneladas de grãos de um único produto representam um número ótimo de eficiência. Da forma como está proposta, a revisão da ordem de serviço apresenta apenas uma preferência destinada a navios com cargas superiores a um número arbitrariamente escolhido, descurado dos parâmetros de eficiência e ambientais, tanto para o Porto, como também para a ferrovia.

30. Para fins comparativos, a Norma da Autoridade Portuária de Santos nº 012/2022, que disciplina as regras para atracação de navios no Porto de Santos, prevê que as atracações obedecerão a seguinte ordem: (i) imediata; (ii) preferencial; (iii) prioritária; e (iv) sequencial.

31. A atracação imediata é concedida, por exemplo, aos navios em situação de assistência e salvamento e aos navios cuja permanência no mar coloquem em risco a segurança da

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

navegação, salvaguarda da vida humana no mar a prevenção da poluição hídrica (art. 16, da NAP nº 012/2022).

32. A atracação preferencial é observada nos casos de arrendamentos, inclusive os de caráter transitório, se: (i) prevista no contrato ou seus anexos; (ii) contenham obrigação de Movimentação Mínima Contratual (“MMC”) e as áreas do objeto sejam contíguas ao cais; ou (iii) contenham obrigação de MMC e equipamento especial de cais. A preferência também é concedida para os casos de passagem, se previsto no contrato ou seus anexos (art. 17, da NAP nº 012/2022).

33. O art. 17, §1º, da NAP nº 012/2022 dispõe que, “havendo navios com a mesma ordem de preferência para atracação, prevalecerá a ordem cronológica de chegada na barra, atendendo às Normas previstas no procedimento de atracação da Autoridade Portuária”.

34. A atracação prioritária é concedida, conforme decisão da Autoridade Portuária de Santos, em caso de risco comprovado de desabastecimento de itens de primeira necessidade para o país (art. 18, da NAP nº 012/2022). Por fim, não ocorrendo nenhum evento que configure atracação imediata, preferencial ou prioritária, a atracação será realizada de acordo com a ordem sequencial de chegada (art. 19, da NAP nº 012/2022).

35. Como se vê, a norma de atracação do Porto de Santos é pautada em critério racional que concede preferência de acordo com as previsões contidas nos próprios contratos de arrendamento ou de passagem. Além de privilegiar a segurança jurídica, a regra se pauta em critérios de eficiência intrínsecos a cada terminal. Destaca-se que o Porto de Santos constitui a maior via de exportação de açúcar no país.

36. No mesmo sentido é o Regulamento de Exploração dos Portos Organizados do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, elaborado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. De acordo com o regramento, a ordem de atracação se dá conforme a ordem cronológica de chegada das embarcações, respeitando-se as preferências por especialização de berço, isso é, pelas cargas exportadas em cada berço.

37. Vê-se, portanto, que a prioridade de atracação para os navios cargueiros é, também, regida pelas previsões contidas em acordos bilaterais, não havendo regra geral que preveja especificações associadas ao comprimento/tamanho das embarcações ou ao volume de carga transportada.

38. A Autoridade Portuária do Porto de Vitória (“Vports”), por sua vez, estabelece atracação preferencial às embarcações que tenham a movimentar, exclusivamente, em berço preferencial fixado pela Autoridade Portuária, cargas para as quais o porto possua instalações especiais.

39. Nesse sentido, os arts. 49 e seguintes, da norma da Vports (<https://vports.com.br/wp-content/uploads/2023/08/NORMA-ATRACACAO-2023-VPORTS.pdf>), que dispõe sobre os procedimentos de atracação, concede preferência de atracação para embarcação de acordo com a carga transportada, sem a exigência de um volume mínimo de carga para que se faça uso

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>da preferência.</p> <p>40. Assim sendo, requer-se, a título de contribuição, que a regra de preferência de atracação para o berço 201, prevista nos itens 5.1.3.1 e 5.1.3.2 da Ordem de Serviço nº 332/2021, seja excluída da proposta de revisão do Regulamento de Programações, Operações e Atracções de Navios, para o fim de preservar o transporte, via modal ferroviário, das cargas de açúcar e o seu escoamento pelo Porto de Paranaguá, ou, alternativamente, que seja incluída regra de preferência para os navios de acordo com sua chegada, com o objetivo de mitigar as externalidades negativas apontadas.</p> <p>41. Subsidiariamente, requer-se, a título de contribuição, que a Consulta Pública seja sobrestada até a disponibilização dos estudos técnicos que demonstrem os benefícios da criação da regra de preferência de atracação no berço 201, com a consequente reabertura do prazo quando da apresentação destes documentos técnicos.</p>	
<p>Empresa: Koch Fertilizantes</p>	<p>Para os berços dedicados ao fertilizante (208, 209 e 2011), incluir item em que os operadores portuarios trabalhem com duas linhas (ternos) durante todos os turnos da operação de descarga (semelhante ao item 5.2.1.3 da ordem de serviço), para assim aumentar a eficiência da operação e redução de tempo de espera, trazendo economia de custos com laytime aos importadores e aumento de eficiência ao porto.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. A Autoridade Portuária mensurará a produtividade dos navios através das pranchas exigidas.</p>
<p>Empresa: MSC</p>	<p>Que os armadores detentores de janelas no TCP possam utilizar-se de suas janelas independentemente do serviço designado, obviamente sem afetar outra janela, respeitando horários e movimentação da janela original. Esta forma flexibiliza destinar a frota que esteja sofrendo como por exemplo, condições climáticas em outros portos, comprimento de itinerário, congestionamento de portos...</p>	<p>Agradecemos suas contribuições. A definição da utilização das janelas ficará a critério do arrendatário. Caso um usuário destas janelas se sinta prejudicado, a Autoridade Portuária poderá arbitrar o caso.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: Bunge Alimentos S.A.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •1 – Entrada em vigor (item 12.19) Entendemos ser necessário um prazo de transição de regras para ajuste e adequação dos terminais, sistemas e compromissos comerciais existentes definidos com base na O.S. vigente. Desta forma, que deva haver um prazo razoável para implementação das alterações no Regulamento. Sugestão de pelo menos 90 dias, considerando transição de safras que ocorrem nesse intervalo. •2 – Proporcionalidade (item 5.1.3.2) Entendemos que deva haver isonomia de cargas no Berço 201. Isso equilibra as cargas no Corredor Oeste, como já existe no Corredor Leste. Desta forma, entre os navios com preferência (mais de 52.500 ton), que deva haver uma proporcionalidade de 1 x 1 entre navios de SOJA e FARELO. •3 – Redução de emissões atmosféricas (item 2.2.6) Entendemos que esse item deve ser melhor esclarecido para ser avaliado. Como existem poucos navios com essa característica, pode trazer impactos de falta de isonomia ou redução da competitividade do Porto de Paranaguá. Desta forma, até haver melhor clareza, solicitamos a retirada desse item. 	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <p>1. Avaliaremos o início da vigência.</p> <p>Demais contribuições serão avaliadas.</p>
--------------------------------------	--	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: KLABIN PARANAGUA SPE S.A.</p>	<p>•Item 1.2. Quanto ao item 1.2., fizemos uma contribuição, sobre os efeitos da atracação imediata em relação aos berços compartilhados. Redação atual 1.2. ATRACAÇÃO IMEDIATA É a atracação de navio que a AUTORIDADE PORTUÁRIA 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 neste Regulamento. Contribuição – compatibilização da atracação imediata com a hipótese de uso compartilhado de berço: 1.2. ATRACAÇÃO IMEDIATA É a atracação de navio que a AUTORIDADE PORTUÁRIA concede imediatamente à chegada na área de fundeio, em posição previamente definida, podendo, inclusive, acarretar na desatracação de navio previamente atracado, INCLUSIVE NOS BERÇOS ADJACENTES NOS CASOS DE BERÇOS COMPARTILHADOS, em conformidade a condições estabelecidas neste Regulamento. Justificativa: Essa contribuição é apresentada com vistas a explicitar que a atracação imediata, quando prevista em relação a berços compartilhados, irradia efeitos para os berços adjacentes, sob pena de esvaziar a própria aplicação da atracação imediata. Isso porque a atracação imediata só se concretiza nessas de berço compartilhado quando os berços adjacentes também estiverem sujeitos à desatracação. Afinal, o regime de atracação, no que diz respeito aos berços compartilhados, deve levar em conta os berços adjacentes. •Item 2.2.5 Quanto ao item 2.2.5 fizemos duas contribuições, que ao final foram somadas em uma única sugestão de redação consolidada.</p>	<p>Agradecemos suas contribuições. O contrato de arrendamento será respeitado. Demais contribuições serão avaliadas.</p>
---	---	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Redação atual

2.2.5. Caso haja sobreposição de preferências em berços compartilhados, a ordem de atracação será definida considerando o ordenamento por intercalação de segmentos (1x1).

1ª contribuição - regra de intercalação:

2.2.5. Caso haja sobreposição de preferências em berços compartilhados, a ordem de atracação será definida considerando o ordenamento por intercalação de PERFIL DE CARGA (1x1), CONFORME ARTIGO 29, § 1º, DO DECRETO Nº 8.033/2013.

Justificativa:

A sugestão de norma apresentada pela APPA visa, como se vê, estabelecer uma regra para as hipóteses de sobreposição de preferências. Assim, havendo preferência para cargas distintas em berços compartilhados, a solução apresentada pela Autoridade Portuária é para que sejam intercalados os segmentos de carga.

No entanto, essa proposta é muito preocupante, especialmente considerando o elevado volume de exportação de granel sólido em Paranaguá, que se trata de perfil de carga muito segmentado, compreendo açúcar, soja, milho, farelo de soja, fertilizantes, entre outros. Nessa linha, as demais cadeias produtivas que dependem da infraestrutura de Paranaguá para exportação, como é o caso da celulose, seriam prejudicadas por terem que aguardar a atracação de muitos navios, dos mais diversos segmentos de granel sólido.

Como alternativa à redação proposta, esta contribuição sugere que, na hipótese de haver sobreposição de preferências em berços compartilhados, a ordem de atracação seja definida considerando o PERFIL DE CARGA.

Para além de trazer maior equilíbrio entre as cadeias logísticas dependentes do Porto de Paranaguá, a contribuição ora

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

apresenta encontra fundamento no Decreto nº 8.033/2013, que diferencia as cargas objeto de movimentação portuária em perfis:

Art. 29. [...] § 1º O perfil de cargas a serem movimentadas será classificado conforme uma ou mais das seguintes modalidades:

I - granel sólido;

II - granel líquido e gasoso;

III - carga geral; ou

IV - carga containerizada.

Nessa linha, além de usar como referência um ato normativo federal, a proposta de intercalação de cargas por perfil visa garantir maior igualdade entre as cadeias logísticas.

Exemplificando a problemática que a sugestão visa resolver, pode-se mencionar o uso compartilhado do berço 201 com o berço 202 previsto no item 5.1.1.1. da norma. Nessa hipótese, se não acolhida a contribuição apresentada, o navio de celulose poderia ter que esperar a operação de soja, depois de açúcar, depois de fertilizantes, depois de farelo de soja, depois de milho, depois de trigo, depois cevada etc. Na verdade, seria um uso compartilhado 1 (celulose) X 7 (granel sólido).

2ª contribuição – observância do direito contratual:

2.2.5. Caso haja sobreposição de preferências em berços compartilhados, a ordem de atracação será definida considerando o ordenamento por intercalação de segmentos (1x1), OBSERVANDO-SE EVENTUAIS DIREITOS ASSEGURADOS EM CONTRATOS DE ARRENDAMENTO.

Justificativa:

A previsão do direito de preferência ou de prioridade de atracação prevista em contrato arrendamento vincula as partes e decorre dos estudos que orientaram a contratação e constataram eventual necessidade de proteção de determinada cadeia logística.

No caso da celulose, a Seção A – Estudo de Mercado do Leilão nº

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

03/2019 identificou um “projeto de nova fábrica em Ortigueira. A previsão de produção anual é de 1,5 milhões de toneladas anuais. Desse total, estão previstas exportações de 1 milhão de toneladas”.

Assim, com vistas a garantir o atendimento da necessidade de exportação de celulose produzida no Estado, o Contrato de Arrendamento nº 02/2020 prevê, na cláusula 2.2, a prioridade de atracação no berço 202:

2.2 Os berços públicos utilizados pela Arrendatária deverão ser compartilhados com outros arrendatários, assim como com usuários de fora da área do Porto Organizado. O berço 202, conforme definido pela Administração do Porto, será de uso prioritário pela Arrendatária. As demais condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. Nos termos do Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios, prioridade significa precedência em relação aos demais navios, independentemente da ordem de chegada:

1.4. ATRACAÇÃO

PRIORITÁRIA

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

Com efeito, a referida previsão contratual vincula a regulamentação por parte da Autoridade Portuária, que deve observar os direitos pré-estabelecidos no processo de elaboração de suas normas. É dizer, à norma de atracação cabe a regulamentação e a instrumentalização do direito, jamais a sua limitação.

Desse modo, como forma de compatibilizar a norma de atracação em revisão com os direitos contratualmente assegurados, a regra proposta no item 2.2.5 deve fazer

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

referência expressa ao direito assegurado pelo contrato de arrendamento do PAR01, de sorte que os navios destinados ao Terminal PAR01 tenham prioridade de atracação entre as embarcações destinadas ao berço 202, assim como aos que, sem possuir atracação prioritária (mas apenas preferencial), dirijam-se aos berços 201 e 204.

Qualquer entendimento contrário significaria desconsiderar, por completo, a previsão Contrato de Arrendamento nº 02/2020 que garante prioridade de atracação no berço 202 aos navios destinados ao PAR01.

Esse esvaziamento significaria, para além de uma conduta antijurídica, quebra de da confiança legítima e da segurança jurídica dos contratantes com o Poder Público que participaram de processos licitatórios, assinaram contratos de arrendamento e realizaram investimento vultosos em terminais.

A previsão de atracação prioritária foi garantida no processo licitatório e, assim, é premissa operacional da arrendatária que não pode ser esvaziada, sob pena de não apenas inviabilizar o empreendimento como também impor o dever de indenizar à Arrendatária por todos os prejuízos decorrentes dessa ilegítima alteração.

Consolidação das duas contribuições:

2.2.5. Caso haja sobreposição de preferências em berços compartilhados, a ordem de atracação será definida considerando o ordenamento por intercalação de PERFIL DE CARGA (1X1), CONFORME ARTIGO 29, § 1º, DO DECRETO Nº 8.033/2013, OBSERVANDO-SE EVENTUAIS DIREITOS ASSEGURADOS EM CONTRATOS DE ARRENDAMENTO.

• Item 3.1.1.

Quanto ao item 3.1.1., fizemos duas contribuições, que ao final foram somadas em uma única sugestão de redação consolidada.
Redação atual

3.1.1. Conceder atracação preferencial no berço 202,

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 210 metros.

1ª contribuição - observância do direito contratual:

3.1.1. Conceder atracação preferencial OU PRIORITÁRIA, NAS HIPÓTESES PREVISTAS EM CONTRATOS DE ARRENDAMENTO, no berço 202, compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 210 metros.

Justificativa: A previsão do direito de preferência ou de prioridade de atracação prevista em contrato arrendamento vincula as partes e decorre dos estudos que orientaram a contratação e constataram eventual necessidade de proteção de determinada cadeia logística.

No caso da celulose, a Seção A – Estudo de Mercado do Leilão nº 03/2019 identificou um “projeto de nova fábrica em Ortigueira. A previsão de produção anual é de 1,5 milhões de toneladas anuais. Desse total, estão previstas exportações de 1 milhão de toneladas”.

Assim, com vistas a garantir o atendimento da necessidade de exportação de celulose produzida no Estado, o Contrato de Arrendamento nº 02/2020 prevê, na cláusula 2.2, a prioridade de atracação no berço 202:

2.2 Os berços públicos utilizados pela Arrendatária deverão ser

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

compartilhados com outros arrendatários, assim como com usuários de fora da área do Porto Organizado. O berço 202, conforme definido pela Administração do Porto, será de uso prioritário pela Arrendatária. As demais condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. Nos termos do Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios, prioridade significa precedência em relação aos demais navios, independentemente da ordem de chegada:

1.4. ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA

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

Com efeito, a referida previsão contratual vincula a regulamentação por parte da Autoridade Portuária, que deve observar os direitos pré-estabelecidos no processo de elaboração de suas normas. É dizer, à norma de atracação cabe a regulamentação e a instrumentalização do direito, jamais a sua limitação.

Desse modo, como forma de compatibilizar a norma de atracação em revisão com os direitos contratualmente assegurados, o item da norma que trata da atracação no berço 202 deve indicar expressamente que serão respeitados os direitos previstos em contrato.

A prioridade de atracação prevista contratualmente deve ser respeitada, não podendo ser esvaziada através regras previstas no Regulamento de Programações, Operações E Atracações de Navios, especialmente considerado a atracação compartilhada existente entre o berço 202 com os berços 201 e 204.

A inclusão da menção à “atracação prioritária” visa fazer valer a prioridade de prevista contratualmente para berço

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

compartilhado, evitando o esvaziamento da regra contratual. Sem essa regra, o sentido de atracação prioritária, precedência sobre atracação preferencial, é esvaziado. Afinal, a atracação prioritária estabelecida contratualmente para um berço compartilhado garante prioridade na atracação compartilhada em relação aos demais navios preferenciados, independentemente do perfil de carga ou do berço para qual eles se destinam.

Sem essa previsão, corre-se o risco de esvaziamento da prioridade de atracação, com a consequente quebra de segurança jurídica e confiança legítima dos contratantes com o Poder Público que participaram de processos licitatórios, assinaram contratos de arrendamento e realizaram investimento vultuosos em terminais.

Assim, os navios enquadrados na preferência geral prevista norma de atracação são “navios preferenciados”, o quais, pela previsão de atracação prioritária prevista no Contrato de Arrendamento nº 02/2020, cederão espaço aos navios dirigidos ao Terminal PAR01, pois prioridade significa, necessariamente, precedência de atracação em relação aos demais navios preferenciados.

2ª contribuição – comprimento dos navios:

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 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 225 metros.

Justificativa:

A proposta de redução do comprimento máximo de navio com direito à atracação preferencial no berço 202 é absolutamente contrária à tendência do setor portuário e marítimo, que observa ao longo dos anos/décadas o crescimento do comprimento dos navios, e, por consequência, também contrário à eficiência que deve guiar a organização da infraestrutura portuária.

A redução do comprimento máximo para os navios usufruírem do direito à preferência vai, ainda, na contramão da Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), a qual prevê que a exploração dos portos organizados e instalações portuárias tem “o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País” (art. 3º, caput) e deve seguir as diretrizes de “expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias” e de “estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas” (art. 3º, I e III).

Nessa linha, não se mostra razoável reduzir o comprimento em relação ao que estava previsto em uma norma de 2018, já que a tendência é de navios cada vez maiores. Isso é especialmente relevante considerando que o berço 202 é vocacionado para celulose, como o Contrato de Arrendamento nº 02/2020 deixa claro ao prever atracação prioritária nele para os navios destinados ao Terminal PAR01.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Vale esclarecer, sobre isso, que os navios atualmente voltados ao embarque de celulose, na sua maioria, já têm 210 metros de comprimento - com navios chegando a 225 metros -, e que a expectativa é que os navios mais modernos ultrapassem, rapidamente, essa metragem. Alguns dos armadores que já operam no PAR01 estão com navios que deverão entrar em operação nos próximos anos com LOA superior a 225 metros. Consolidação das duas contribuições:

3.1.1.1. Conceder atracação preferencial OU PRIORITÁRIA, NAS HIPÓTESES PREVISTAS EM CONTRATOS DE ARRENDAMENTO, no berço 202, compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 225 metros.

• Item 3.1.1.1.

Quanto ao item 3.1.1.1., fizemos duas contribuições, que ao final foram somadas em uma única sugestão de redação consolidada. Redação atual

3.1.1.1. Conceder atracação preferencial no berço 202, compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 210 metros.

1ª contribuição - previsão de atracação imediata para celulose no berço 202:

3.1.1.1. Conceder atracação IMEDIATA no berço 202, compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 210 metros. Justificativa:

Tendo em vista a exclusão do item 3.1.7. que previa a concessão de “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”, a contribuição ora apresentada, de concessão de atracação imediata para os navios de carga geral, atendidos os requisitos previstos no item 3.1.1., soluciona a questão sobre a eficiência da atracação eficiente para os navios de destinados ao terminal PAR01, que foi implantado mediante investimentos de grande monta e para atendimento de uma cadeia de exportação.

Nessa linha, para evitar a impactos da logística de escoamento de celulose, cuja operação no Porto de Paranaguá foi precedida de investimentos relevantes e está vinculada a importante atividade industrial de celulose no Estado, impõe-se que sejam garantidas regras que propiciem uma atracação eficiente aos navios que transportarão a referida carga, no mínimo mantendo o cenário existente com a norma atual.

Até mesmo porque o próprio leilão que deu origem ao arrendamento do PAR01, em sua Seção A – Estudo de Mercado do Leilão nº 03/2019, continha a informação de um “projeto de nova fábrica em Ortigueira. A previsão de produção anual é de 1,5 milhões de toneladas anuais. Desse total, estão previstas exportações de 1 milhão de toneladas”.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Nessa linha, agora (passado o leilão e implantado o terminal), não podem as operações portuárias de celulose serem menosprezadas e terem a promoção de sua eficiência colocadas em segundo plano.

2ª contribuição – comprimento dos navios:

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 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 225 metros.

Justificativa:

A proposta de redução do comprimento máximo de navio com direito à atracação preferencial no berço 202 é absolutamente contrária à tendência do setor portuário e marítimo, que observa ao longo dos anos/décadas o crescimento do comprimento dos navios, e, por consequência, também contrário à eficiência que deve guiar a organização da infraestrutura portuária.

A redução do comprimento máximo para os navios usufruírem do direito à preferência vai, ainda, na contramão da Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), a qual prevê que a exploração dos portos organizados e instalações portuárias tem “o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País” (art. 3º, caput) e deve seguir as diretrizes de “expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias” e de “estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas” (art. 3º, I e III).

Nessa linha, não se mostra razoável reduzir o comprimento em relação ao que estava previsto em uma norma de 2018, já que a tendência é de navios cada vez maiores. Isso é especialmente relevante considerando que o berço 202 é vocacionado para celulose, como o Contrato de Arrendamento nº 02/2020 deixa claro ao prever atracação prioritária nele para os navios destinados ao Terminal PAR01.

Vale esclarecer, sobre isso, que os navios atualmente voltados ao embarque de celulose, na sua maioria, já têm 210 metros de comprimento - com navios chegando a 225 metros -, e que a expectativa é que os navios mais modernos ultrapassem, rapidamente, essa metragem. Alguns dos armadores que já operam no PAR01 estão com navios que deverão entrar em operação nos próximos anos com LOA superior a 225 metros.

Consolidação das duas contribuições:

3.1.1. Conceder atracação IMEDIATA no berço 202, compartilhada com os berços adjacentes (201 e 204), aos navios de carga geral que cumpram prancha exigida de 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 225 metros.

• Item 3.1.1.

Quanto ao item 3.1.1., sugerimos a inclusão de nova regra, em subitem, esclarecendo os efeitos da prioridade de atracação em berços compartilhados.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Redação proposta:

3.1.1.1. A prioridade de atracação prevista em contrato para os navios dirigidos ao berço 202 acarreta a precedência em relação à atracação preferencial no berço 202 e nos berços compartilhados (201 e 204)

Justificativa:

A boa técnica de redação de normas de atracação recomenda que, em seus corpos, sejam explicitadas as preferências e prioridades estabelecidas no contrato de arrendamento. Exemplo do bom uso dessa técnica é a norma de atracação da EMAP:

“8.9. Berço 99: A atracação acontecerá na seguinte ordem: I. Navios com carga geral, especialmente papel e celulose, provenientes do contrato de arrendamento que obtém preferência de atracação neste Berço;”

No caso do Porto Organizado de Santos, ainda que haja a especificação para cada berço, existe disciplina na norma de atracação sobre os contratos que possuem regras especiais sobre atracação:

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

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

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

Também em normas de atracação se vislumbra a precedência dos contratos de arrendamento sobre as normas de atracação, que devem se amoldar aos direitos garantidos contratualmente e que vinculam o Poder Público. Nesse sentido há o exemplo da norma de atracação do Porto de Imbituba, que expressamente prevê que os contratos de arrendamento prevalecem em relação à norma de atracação:

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

Assim, sob pena de se afastar das boas práticas do setor (benchmark) ficar descompassado com a realidade, a norma de atracação do Porto Organizado de Paranaguá deve estabelecer regras que indiquem a sua compatibilidade com as regras de atracação previstas em contrato de arrendamento.

Afinal, do mesmo modo que essas outras normas de atracação referentes a outros portos, por segurança jurídica e transparência, a norma de atracação da APPA deveria explicitar a existência de regras especiais de atracação contidas em contrato de arrendamento, as quais estão vigentes e eficazes, afetando as regras gerais de atracação.

• Item 3.3

Quanto ao item 3.3, fizemos uma contribuição, sobre a prancha exigida para bobina de papel.

Redação atual:

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

3.3. PRANCHAS EXIGIDAS (...)

Celulose/Bobina de papel: 9.000 ton/dia

Contribuição – prancha:

3.3. PRANCHAS EXIGIDA (...)

Celulose: 9.000 ton/dia

Bobina de papel: 4.000 ton/dia

Justificativa:

A prancha de 9.000 ton/dia proposta para bobina de papel não se mostra adequada. A logística própria do carregamento e da movimentação dessa carga não permite exigir a mesma produtividade celulose.

Isso porque o embarque da bobina exige cuidados específicos de estivagem e acomodação nos porões dos navios, além de lingadas com menor peso em relação a celulose e operação com no máximo 2 ternos, ao passo que a celulose é operada com até 3 ternos.

O parâmetro de operação eficiente de uma norma geral de atracação deve corresponder a uma produtividade possível de ser alcançada, isso é, deve ser factível, sob pena de transformar-se em uma regra inexecutável e fora do âmbito jurídico (as normas legais disciplinam apenas os acontecimentos possíveis).

Assim, impõe-se que haja a distinção da prancha exigida para celulose em relação à prancha exigida para bobina de papel, uma vez que se tratam de cargas cuja operação logística é absolutamente distinta.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: Cargill Agrícola</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2.3.3. II) : Conforme já discutido em reuniões anteriores, solicitamos retirar a obrigatoriedade de apresentação do certificado de inspeção dos porões e/ou teste de estanqueidade das escotilhas (hose test) aprovados. O hose test não é item obrigatório para todos os navios, assim como a inspeção prévia de porões não serve como inspeção oficial e portanto não significa ganho de tempo de operação, apenas custo adicional ao armador ou afretador. • 2.3.9. Sugerimos adicionar o texto: [...] salvo quando autorizado pela Autoridade Portuária após solicitação formal de aceite técnico de navio feita pela Agência responsável, conforme item 2.2.4. desta norma. • 2.3.14. b) Sugerimos adicionar o texto: [...] ou início da maré favorável para atracação do navio da preferência, se/quando aplicável. d) Sugerimos complementar o texto conforme segue: "Todas as despesas com atracações, desatracações e puxadas *para benefício* dos navios condicionados são de desresponsabilidade dos mesmos..." • 5.1.3.3. a) Sugerimos alterar o texto para: [...] obtiverem *no mínimo* 70% das cargas [...], uma vez que pede-se pelo menos 70% do volume nomeado para a programação. • 5.2.1.3. c) Sugerimos adicionar o texto conforme segue: Navios com consignações acima de 15.000 t para o Silo Horizontal sob gestão da Portos do Paraná, deverão ser programados para atracar no berço 212, *salvo navios com características (LOA) que não permitam ou dificultem a operação no berço 212, desde que autorizados pela Autoridade Portuária conforme item 2.2.4. desta norma • 5.2.6.5. Sugerimos iniciar o texto com o seguinte: *As manobras de desatracação devem ser confirmadas junto à Praticagem imediatamente após confirmação do término da da operação ou determinação da Autoridade Portuária.* Uma vez que a norma da Praticagem exige que as agências confirmem as manobras com 01h de antecedência, não é justo que a agência seja penalizada caso não receba confirmação do término da operação ou determinação de desatracação para confirmação da manobra. • 9.1.1. c) Sugerimos alterar o texto conforme segue: "Informações previstas atualizadas, como calado de chegada e saída; data e hora estimada de chegada; data e hora efetiva da chegada *(se aplicável)*; quantidade de abastecimento; [...]" • 12.11 Sugerimos retirar a obrigatoriedade de apresentação do SOF, conforme já conversado em reunião anterior. Segue texto sugerido: "O agente do navio e/ou operador do 	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <p>As contribuições serão avaliadas.</p>
--------------------------------------	--	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>navio devem, obrigatoriamente e sob suas responsabilidades, anexar no APPAWeb: o Notice of Readiness (NOR) - quando o navio estiver apto e antes da reunião de programação do referido navio (responsabilidade do agente do navio); e o Relatório Final de Operação do Navio - REFON (responsabilidade do operador do navio) - imediatamente após o término de suas operações.</p> <p>Para casos de pre-programação de navio que ainda não está em porto e que portanto não tem NOR, ficará programado condicionado a apresentação/anexação do NOR no APPAWeb na primeira oportunidade após a chegada ou atracação.</p>	
<p>Empresa: Pasa Paraná Operações Portuárias</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Manter o item 5.1.1.2 da OS. Nº 332/21, alterando a previsão de término de 12 para 24 horas. "5.1.1.2. Os navios com carregamento de granéis 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 pré-estabelecidas e que tenham previsão de término efetivo superior a 24 horas de operação. A solicitação somente poderá ser efetuada se o navio preferenciado interessado atender todas as condições exigidas a sua atracação." • Item 5.1.2 Pranchas Exigidas - Alterar prancha diária do Berço 204 de 15.000 ton. para 20.000 ton.- para Grãos / Açúcar. • Item 5.1.2 Pranchas Exigidas - Como será programação e cobrança de produtividade para operação com apenas 01 Ship-loader ? • Item 8.3 - Sugestão: A aplicação de sanções e compensações tarifárias se dará somente nas operações que tiverem produtividade efetiva inferior à prancha exigida, e que não cumpram a Janela Operacional ou que gerarem ociosidade do berço. • Item 8.3.2 - Inserir o Anexo com a base, valores e método para cálculo da compensação tarifária. • Incluir Berços 201, 204 e 206 no Anexo I - Tabela de Paralisações - Motivo Paralisação. 	<p>Agradecemos suas contribuições. Avaliaremos as sugestões propostas.</p> <p>A aplicação de sanções e compensações se dará a partir de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Quando do não cumprimento de prancha no turno - aplica-se o coeficiente de produtividade do modelo atual; 2. Descumprimento da janela operacional - valor aplicado por hora de navio atracado além da janela operacional.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: ATEXP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Item 1.33 - Janela Operacional: Sugestão de texto é: É o período disponibilizado pela AUTORIDADE PORTUÁRIA em determinado berço para operação de um navio considerando o produto, consignação e prancha que o navio deverá operar, considerando-se os expurgos aplicados pela Autoridade Portuária. (inclusão dos horários de expurgos para compensação dentro da janela operacional dos períodos de chuva e outros horários não motivados por condições do navio, do operador portuário, agente marítimos e terminais envolvidos). • Item 2.4.4, letra C: Sugestão de texto: A AUTORIDADE PORTUÁRIA poderá requisitar o relatório de comparativo dos Drafts do navio, em até 24 horas após a conclusão do navio ou enquanto o navio estiver em Porto, quando realizado. • Item 5.2.1.2 Inserir no item: letra C: Sugestão de texto: Como ficariam os navios com menos de 52.500 t de plano de carga? • Item 5.2.1.3 letra C: Sugestão de texto: Navios com consignações acima de 25.000 t para o Silo Horizontal sob gestão da Portos do Paraná, deverão ser programados para atracar no berço 212. • Item 5.2.1.3 letra D: Sugestão de Texto: Serão considerados navios mistos, navios preferenciais com no mínimo 80% de farelo nomeado. • Item 5.2.2.6 letra C: Consideração: Não concordamos com a desatracação sem o término da operação. A sugestão é aplicação de multa e outras penalidades aos causadores. • Item 5.2.2.9: Consideração: excluir o item • Item 5.2.2.10: Sugestão de Texto: Na prioridade Super Berço de grãos (berço 213), o navio não tendo conseguido concluir a operação, dentro das 32:30 hrs e desatracando dentro do tempo regulamentar, ou descumprindo qualquer condição que o habilitou para tal prioridade, o responsável será identificado (Agência Marítima, Operador Portuário ou Terminal) e não poderá participar do pleito à prioridade Super Berço em 15 dias. Em caso de reincidência, o bloqueio será por até 30 dias. • Item 5.2.3.1 letra a: Consideração: não estamos de acordo, dado que o terminal assume a responsabilidade no momento da programação do navio. • Item 5.2.3.1 letra e: Sugestão de texto: Quando não houver vagas no Line up específico do Corredor de Exportação Leste, nem navios preferenciais de farelo no Line up e, havendo navio preferencial de farelo no Pré-Line up específico do Corredor de Exportação Leste com plenas condições, será automaticamente programado um navio para o berço 213, abrindo uma vaga para o citado navio preferencial de farelo, devendo este ingressar ao line-up 	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <p>As propostas serão avaliadas.</p> <p>Especificamente sobre o item 2.2.6, ressaltamos que esta proposição segue as principais diretrizes internacionais de políticas de redução de emissões atmosféricas, alinhadas com o planejamento estratégico da Portos do Paraná em fomentar as boas práticas voltadas a conversão de matrizes energéticas e redução de emissões de carbono.</p>
-----------------------	--	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>específico ocupando a primeira posição de atracação para aquele berço.</p> <ul style="list-style-type: none"> Item 5.2.6.1: Sugestão de texto: No modelo operacional de janela de operação, e em caso do não cumprimento da janela operacional, as sanções aplicadas pela Autoridade Portuária somente poderão ter o caráter pecuniário de punição para o operador/terminal faltoso, devidamente equacionado a proporcionalidade de sua cota parte, a fim de não prejudicar terminais/importadores produtivos com a sanção de desatracação do navio. Item 5.2.6.4.4: Consideração: excluir o item Item 5.2.7: Pranchas Exigidas: Consideração: Prancha do farelo = 600 Item 2.2.6: Consideração: não concordância com a atracação prioritária. 	
<p>Empresa: Rocha Terminais Portuarios e Logística S.A</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1.33. JANELA OPERACIONAL É o período disponibilizado pela AUTORIDADE PORTUÁRIA em determinado berço para operação de um navio considerando o produto, consignação e prancha que o navio deverá operar, considerando-se os expurgos aplicados pela Autoridade Portuária. (inclusão dos horários de expurgos para compensação dentro da janela operacional dos períodos de chuva e outros horários não motivados por condições do navio, do operador portuário, agente marítimos e terminais envolvidos) 2.4. OPERAÇÃO 2.4.4. O Operador Portuário deverá informar à AUTORIDADE PORTUÁRIA: c) A AUTORIDADE PORTUÁRIA poderá requisitar ao Operador Portuário o relatório comparativo dos Drafts Survey da operação do navio, até 24 horas após a conclusão ou enquanto o navio estiver em Porto, quando realizado. (inclusão do “quando realizado” pois não são todas as operações em que tal procedimento ocorre, os Drafts Survey realizados pelo comandando do navio entende-se que devem ser requisitados aos agentes marítimos) 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 4.000t/dia e que possuam comprimento máximo de 225 metros. (manutenção do LOA de 225 metros para não limitar o afretamento dos navios) 3.1.7. Conceder atracação preferencial para navios com até 225 metros de comprimento, para embarque de celulose, nos berços destinados a carga geral, ou alternativos, que estiverem disponíveis a partir de sua chegada, desde que disponham de condições plenas de operação; cumpram a prancha exigida de 	<p>Agradecemos pelas contribuições.</p> <p>Conforme dados estatísticos da Portos do Paraná, desde 2020, previamente a alteração para a OS 332-21, que eliminou um berço preferenciado para o segmento de importação de granél sólido vegetal e sal, possibilitando as atracações em todos os berços alternativos, identificamos um incremento de 11% de movimentação de Malte e Cevada entre 2020 e 2022, e considerando o presente momento, uma redução de 57% no tempo médio que os navios deste segmento aguardaram para atracar em Paranaguá se comparado 2023 a 2022, ou seja, saindo de 11,4 dias para 6,5 dias que os navios deste segmento, em média, aguardaram para atracar.</p> <p>Seguiremos a OS atual em designar berços alternativos e disponíveis ao segmento de Granel Sólido de Importação de origem vegetal e Sal. O ponto que será adicionado será uma melhor condição a estes dois segmentos de garantia de atracação plena no momento de disponibilidade de berços alternativos.</p> <p>Manteremos as regras de alternância de preferência para navios de alívio de cargas conforme OS 332-21.</p> <p>Manteremos as regras de operadores múltiplos conforme atual aplicação.</p> <p>A revisão das pranchas poderá ser avaliada.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

9.000 t/dia (celulose) e 4.500 tons dia (bobina) e tenham a consignação mínima de carga manifestada de 9.000t. (manutenção do LOA em 225 metros para não limitar a possibilidade de afretamento dos navios. Divisão da prancha entre celulose e bobinas para navios que carregam apenas bobinas tenham uma prancha diferenciada da movimentação de celulose)

- 3.3. PRANCHAS EXIGIDAS

Navios Prancha

Carga Geral sem Preferência 3.000 ton/dia

Carga Geral com Preferência 4.000 ton/dia

Bobina de papel 4.500 ton/dia

Celulose 9.000 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

- PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO NOS BERÇOS 212, 213 e 214

5.2.1.8. Os navios com preferência de atracação nos berços 212, 213 e 214 do Corredor de Exportação Leste, devem atracar no início da maré de atracação, com os porões liberados e com condições plenas de embarque imediatamente após a liberação do berço.

(sugestão de inclusão deste item no caput da regra do COREX para viabilizar a produtividade e a possibilidade de operação imediata)

- 6.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO

6.1.1.1.1. Nos berços equipados com sistema automatizado de descarga, terão prioridade os navios que se utilizem destas instalações automatizadas (correias transportadoras), na proporção de dois por um (2x1), ou seja, dois navios com descarga pelas correias transportadoras e um com descarga convencional (descarga direta).

Demais contribuições serão avaliadas.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

(incluído no caput geral das preferências de atracação para as operações de granel de importação, a condição de operação com a preferência (2x1) para os navios que se utilizam do sistema de correia transportadora possibilitando o ganho de produtividade neste tipo de modal, gerando assim a contrapartida do investimento feito nos berços preferencias de descarga de fertilizante).

6.1.5. As operações de navios com descarga de origem vegetal e de sal na proporção de 1x1, ou seja, um navio de um segmento e um navio de outro segmento, serão efetuadas no berço 206 e/ou em berços alternativos (o que ocorrer primeiro). Não será admitida simultaneidade de operações de granel vegetal e de sal.

(alterada a preferência do berço 211 para o berço 206 a qual é mais benéfica para o Porto por conta da instalação de sistema automatizado de descarga de graneis fertilizantes com ganho de eficiência e produtividade)

- 6.3. ALÍVIO DE CARGAS

6.1.2.1. A preferência do berço 208 será aplicada na proporção de um por um (1x1), nos termos do item 6.3, ou seja, de um navio para alívio de carga de fertilizantes por um navio da vez. (alterada o quantitativo do alívio do 2x1, para 1x1, a fim de garantir a produtividade do modal automatizado de esteiras transportadoras)

6.3.3.2. Esse alívio respeitará o calado do navio que permita o acesso ao Porto em Antonina ou limitado a 40% do total da consignação de carga a bordo do navio, não podendo em qualquer caso ser maior do que o estritamente necessário para atingir o calado de acesso ao Porto de Antonina.

(mantida a regra existente na O.S atual a fim de proteger o volume e garantir a métrica operacional do berço 208 frente aos investimentos das correias transportadoras, incluindo a observação do Dr. Guilherme que reforça a impossibilidade de descarga maior que o necessário para atingir o calado, inclui de forma mais clara que se limita a 40% da consignação de carga a bordo).

6.3.3. Os navios programados para alívio de carga respeitarão a proporção de um por um (1x1), ou seja, de um navio 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 podendo ser simultâneos) e quando houver no máximo 2 navios aliviados em espera.

- 6.4. OPERADORES MÚLTIPLoS

6.4.1.1 Nas descargas de graneis sólidos nos berços equipados com instalações automatizadas (esteiras transportadoras), que se utilizem integralmente do sistema automatizado, será admitido apenas um único operador.

(alteração do apontamento exclusivo para o berço 209, e

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

incluindo a regra para todos os berços equipados de forma automatiza (correias transportadoras)

6.4.1.2. Nas descargas de granéis sólidos nos berços equipados com instalações automatizadas e, complementarmente, de descarga direta, será admitido um único operador para o sistema automatizado (esteiras transportadoras) e mais um único operador que utilize o sistema de descarga direta, desde que a operação de descarga direta não interfira em qualquer momento na operação de descarga que utilize o sistema automatizado. Neste modelo operacional, e em caso do não cumprimento da janela operacional, as sanções aplicadas pela Autoridade Portuária somente poderão ter o caráter pecuniário de punição para o operador faltoso, devidamente equacionado a proporcionalidade de sua cota parte, a fim de não prejudicar operadores e importadores produtivos com a sanção de desatracação do navio.

(alteração para viabilizar os demais berços equipados com sistema automatizado e protegendo o modal de descarga produtivo que pode ser impactado por um modal improdutivo.)

• 6.5 PRANCHAS EXIGIDAS

Berços com correias transportadoras – Ureia 7.000 tons dia –
Outros Produtos 10.000 tons/dia

(alteração da prancha de outros produtos em 1.000 tons para as operações automatizadas seguindo a logica da alteração da O.S que prioriza produtividade)

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>Empresa: HARBOR OPERADORA PORTUÁRIA LTDA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 6.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO 6.1.2.1 A preferência do berço 208 será aplicada na proporção de um por um (1x1), nos termos do item 6.3, ou seja, de um navio para alívio de carga de fertilizantes por um navio da vez. • 6.1. PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO 6.1.5. As operações de navios com descarga de origem vegetal e de sal na proporção de 1x1, ou seja, um navio de um segmento e um navio de outro segmento, serão efetuadas no berço 206. Não será admitida simultaneidade de operações de granel vegetal e de sal. • 6.3. ALÍVIOS DE CARGA 6.3.3 Os navios programados para alívio de carga respeitarão a proporção de um por um (1x1), ou seja, de um navio para alívio por um navio com descarga preferenciada normal. • 6.3. ALÍVIOS DE CARGA 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 2 navios em espera. JUSTIFICATIVA: A manutenção e continuidade do termo “simultaneidade” caracteriza e não deixa dúvidas do procedimento. Trata apenas garantir a atracação de apenas 01 navio de alívio por vez. • 6.3. ALÍVIOS DE CARGA 6.3.3.2 Esse alívio respeitará o calado do navio que permita o acesso ao Porto em Antonina ou limitado a 40% do total do navio. JUSTIFICATIVA: A limitação de 40% do total do navio para o alívio demonstra: <ul style="list-style-type: none"> - o devido atendimento no Porto de Antonina e; - demonstra transparência ao cais comercial no sentido de que o berço oportunizará operações com volumes menores e menor tempo de ocupação do berço. Além disso, com 40% de alívio poderá estar aliviando volumes maiores do que os navios que não gozam de tal prioridade e que irão ficar aguardando, descaracterizando a função e objetivo do alívio. Suprimir a limitação de 40% do volume da carga do navio a ser aliviado em Paranaguá sem estabelecer um novo limitador deixará em aberto a possibilidade para que determinado navio(s) de grande porte (por exemplo 60 /70 mil toneladas ter de aliviar entre 60/70% da carga do referido navio para atingir o calado de Antonina) se utilize desta regra para furar a fila em detrimento de todos os demais que aguardam atracação com volumes menores de carga em relação ao aliviado, criando um enorme benefício a este navio em prejuízo de todos os demais, que igualmente tem importador(es) que a anos prestigiam o Porto de Paranaguá com suas cargas. Em resumo, quebrar o limite de 40% é o mesmo que criar um enorme desequilíbrio concorrencial entre os importadores até porque não é a APPA que regula para qual navio será feita a oferta do berço para alívio e, portanto, não é oportunizada estas condições a todos os navios da fila por ordem de chegada. Desta forma caso o importador não aceitar a oferta, segue a oferta 	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <p>Manteremos as regras de alternância de preferência para navios de alívio de cargas conforme OS 332-21.</p> <p>Manteremos as regras de operadores múltiplos conforme atual aplicação.</p> <p>Demais contribuições serão avaliadas.</p>
--	---	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

para o próximo navio da vez e assim sucessivamente. Desta forma ninguém seria prejudicado pois que lhe foi dada a condição de aceitar ou recusar a oferta. A regra não pode permitir premiar ou prejudicar nenhum navio/ importador. Os importadores constantemente questionam o porque, dos navios com alívio poderem antecipar a sua atracação em detrimento dos demais, uma vez que o correto seria aguardar na fila por ordem de chegada e quando chegar a sua vez aliviar o quanto necessário e seguir para Antonina complementar a sua descarga.

É necessário considerar que o grande polo industrial de fertilizantes está em Paranaguá e portanto, não pode ser penalizado para adequar outras demandas.

- 6.3. ALÍVIOS DE CARGA

6.3.3.2 Esse alívio respeitará o calado do navio que permita o acesso ao Porto em Antonina sem considerações de variações percentuais a mais da consignação total para cumprimento do item.

JUSTIFICATIVA: Variação de 15% no alívio de 20 mil toneladas por exemplo, significa permitir descarregar mais 3 mil toneladas ocupando o berço por mais 01 ou 02 períodos, atrasando a atracação dos navios da fila e em espera E sendo o alívio limitado a 40% do total do navio, o percentual de variação fica desnecessário.

- 6.4 OPERADORES MÚLTIPLOS

6.4.1.1 Nas descargas de granéis nos berços automatizados que se utilizem integralmente das instalações automatizadas, será admitido um único operador.

- 6.4 OPERADORES MÚLTIPLOS

6.4.1.2 Nas descargas de granéis nos berços automatizados que se utilizem das instalações automatizadas e, complementarmente, de descarga direta, será admitido um único operador para o sistema automatizado (infraestrutura interligada) e mais um único operador que se utilize do sistema de descarga direta, desde que a operação de descarga direta não interfira em qualquer momento a operação de descarga que utilize do sistema automatizado.