

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

**CNPJ Nº 79.621.439/0001-91**

**REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS**

**EDIÇÃO 2025**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

**ÍNDICE**

CAPÍTULO I – DAS DEFINIÇÕES.....	3
CAPÍTULO II – DAS PROGRAMAÇÕES DAS ATRACAÇÕES E OPERAÇÕES.....	7
CAPÍTULO III – DA CARGA GERAL.....	16
CAPÍTULO IV – DOS CONTÊINERES.....	19
CAPÍTULO V – DOS GRANÉIS SÓLIDOS DE EXPORTAÇÃO.....	20
CAPÍTULO VI – DOS GRANÉIS SÓLIDOS DE IMPORTAÇÃO.....	41
CAPÍTULO VII – DO PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS – PPGL.....	46
CAPÍTULO VIII – DA JANELA OPERACIONAL.....	47
CAPÍTULO IX – DO <i>ONLY BUNKER</i> .....	48
CAPÍTULO X – DO FUNDEIO.....	49
CAPÍTULO XI – DAS NORMAS COMPLEMENTARES.....	51
CAPÍTULO XII – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS.....	51

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

**CAPÍTULO I**  
**DAS DEFINIÇÕES**

**1.1 ATRACAÇÃO NORMAL**

É a atracação de navio que a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** concede por ordem cronológica de chegada ao Porto, seguindo o *Line Up* do Porto.

**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 as condições estabelecidas neste Regulamento.

**1.3 ATRACAÇÃO PREFERENCIAL**

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

**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.

**1.5 ATRACAÇÃO PLENA**

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

**1.6 ATRACAÇÃO CONDICIONAL**

É a atracação de navio que a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** concede aos navios sem condições de atracação preferencial, com período de permanência em berço estabelecido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, com prévia anuência do beneficiado pela oferta.

**1.7 ATRACAÇÃO COMPARTILHADA**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

**1.8 BERÇO**

É o trecho de cais indicado pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** para atracção de navio.

**1.9 BERÇO PREFERENCIADO**

É o berço definido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** para atendimento às atracções preferenciais.

**1.10 BERÇO EXCLUSIVO**

É aquele oriundo de contrato de arrendamento, precedido de procedimento licitatório, com cláusula específica prevista em contrato.

**1.11 BERÇO ALTERNATIVO**

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

**1.11.1 BERÇO ALTERNATIVO CONDICIONADO**

É o berço definido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** para o atendimento alternativo de forma condicionada, ou seja, o navio preferenciado definido para operar nesse alternativo, o fará de forma condicionada às definições pré-estabelecidas pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, sejam de tempo, de carga e/ou outras.

**1.12 PRANCHA EXIGIDA**

É a produção mínima diária de cargas exigidas aos navios em operação.

**1.13 RITMO NORMAL**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

**1.14 PERÍODO**

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

**1.15 AGENTE DO NAVIO**

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

**1.16 AGENCIAMENTO**

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

**1.17 OPERADOR PORTUÁRIO**

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

**1.18 NAVIO GRANELEIRO**

É o navio especializado no transporte de granéis sólidos.

**1.19 NAVIO FULL-CONTÊINER**

É o navio com operação exclusiva de contêineres.

**1.20 NAVIO ROLL-ON / ROLL-OFF**

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

**1.21 NAVIO PCC – PUER CAR CARRIER**

É o navio especializado no transporte de veículos.

**1.22 BIG BAG**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

**1.23 CARGA DE PROJETO**

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

**1.24 COEFICIENTE DE PRODUTIVIDADE**

É o fator de referência para aplicação de compensação tarifária com base no descumprimento das pranchas exigidas aos navios.

**1.25 NORMAS COMPLEMENTARES**

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

**1.26 LINE UP DO PORTO**

Constituído por todos os navios que chegam na barra, devidamente anunciados, para atracação nos Portos de Paranaguá ou Antonina.

**1.26.1 LINE UP ESPECÍFICO**

É constituído pelos navios chegados na barra para atracação em berços preferenciados ou com cargas preferenciadas.

**1.26.2 PRÉ-LINE UP ESPECÍFICO PARA O CORREDOR DE EXPORTAÇÃO LESTE/OESTE**

É constituído pelos navios chegados na barra, porém ainda sem condições de ingressar ao *Line Up* Específico por não estarem HABILITADOS ou, mesmo HABILITADOS, sem vaga no *Line Up* Específico.

**1.27 TERMINAL DE USO PRIVADO**

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

**1.28 TERMINAL DE USO PÚBLICO**

## PRESIDÊNCIA

### PORTARIA Nº 069/2025/APPA

São aqueles terminais instalados em áreas da União e/ou Estado do Paraná, administrados diretamente pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** ou por empresas selecionadas por processos licitatórios, através de concessões/arrendamentos.

#### 1.29 APPA Web

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

#### 1.30 SCOA

É o Sistema de Controle de Operações de Armazenamento, usado para o controle da movimentação de estoque de graneis sólidos de exportação, faturamento de armazenamento do silo público e embarque das cargas nos navios de graneis sólidos de exportação, integrado ao Sistema APPA Web.

#### 1.31 PRODUTIVIDADE DIÁRIA

É a eficiência na produção das operações, com base na movimentação de embarque ou desembarque dentro de 24 horas.

#### 1.32 PRODUTIVIDADE DO NAVIO

É a eficiência na produção das operações do navio, com base na média da produtividade dos dias em que o navio operou.

#### 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.

## CAPÍTULO II

### DAS PROGRAMAÇÕES DAS ATRACAÇÕES E OPERAÇÕES

#### 2.1 INFORMAÇÃO INICIAL

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

- a) Berço 205 (passageiros).....20 dias
- b) Berços 208, 209 e 211 (descarga de granéis).....04 dias
- c) Berços 201, 204, 206, 212, 213 e 214 (carregamento de granéis).....04 dias
- d) Navios sem preferência.....04 dias
- e) Navios com operações no Píer Público de Granéis Líquidos – PPGL.....04 dias
- f) Demais berços ou preferências.....04 dias

2.1.2 Os navios com operações programadas para acontecer em 2 (dois) ou mais berços que utilizem de preferências e programações distintas nos Portos de Paranaguá e/ou Antonina, respeitarão o *Line Up* do Porto para todas atracções, ou seja, será considerada a data de chegada do navio ao Porto para todas as programações/operações. Este item não se aplica as operações em Terminais de Uso Privado – TUP.

2.1.3 Quando do anúncio de Navios para utilização de preferências distintas, o Agente Marítimo deverá obrigatoriamente discriminar, via Sistema APPA *Web*, o total de carga a ser movimentada para cada uma das programações, não podendo haver mesma consignação de volume a ser movimentado em 2 (dois) berços, sob pena de cancelamento do anúncio divergente.

2.1.4 Se o navio tiver registro de chegada anterior ao do anúncio, valerá a data e horário do anúncio como chegada, respeitando, obrigatoriamente, os prazos conforme item 2.1.1 deste Regulamento.

**2.2 PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO**

2.2.1 Os pedidos de Atracções Preferenciais, ou não, deverão ser feitos pelo Agente do Navio, de maneira formal, através do APPA *Web*, com a indicação dos operadores portuários responsáveis e mediante concordância destes na reunião diária de programação de atracção.

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

2.2.1.2 O não cumprimento das janelas operacionais implicará na aplicação de compensação tarifária à **AUTORIDADE PORTUÁRIA** e demais sanções previstas neste Regulamento.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

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

2.2.4 A atracação de navios com comprimentos superiores aos definidos neste Regulamento, somente serão autorizados pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, mediante envio do e-mail formal solicitando aceite técnico, desde que seja possível, considerando as condições dos berços adjacentes. Nestes casos, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** vai avaliar a situação nas reuniões diárias de atracação. Caso seja necessário realizar movimentação de outros navios nos berços adjacentes, para acomodação, os custos serão dos navios beneficiados.

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).

2.2.6 Poderá ser concedida atracação prioritária àqueles navios que, comprovadamente, possuem estrutura de conversão de matriz energética com foco em redução de emissões atmosféricas seguindo regramento específico, conforme ANEXO III.

**2.3 PROGRAMAÇÃO DAS ATRACAÇÕES**

2.3.1 Para a programação das atracações de navios no Porto de Paranaguá, o Agente do Navio deverá fornecer à **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, através do APPA *Web*, com a antecedência mínima estabelecida, os seguintes documentos e informações:

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

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

2.3.1.3 Lista de produtos perigosos com suas devidas FISPQ's, inclusive daquelas em trânsito, especificadas de acordo com as normas do *Internacional Maritime Consultive Organization* (IMCO), e anexo IV da NR-29 (Ministério do Trabalho e Emprego), no Porto Sem Papel (PSP).

2.3.2 Essas informações e documentações são indispensáveis à correta aplicação das disposições deste Regulamento para compor o *Line Up* (do Porto e Específicos).

2.3.3 Os pedidos de atracação deverão ser solicitados formalmente pelo Agente do Navio, via APPA *Web*. As discussões e validações serão feitas pela Coordenadoria de Atracação da **AUTORIDADE PORTUÁRIA** nas reuniões diárias de programação de atracação, que ocorrem de segunda a sábado, das 9h às 12h. O pedido de atracação somente será considerado válido quando o navio apresentar plenas condições de atracação, até às 18h do dia anterior ao da reunião de atracação, atendendo a todas as condições previstas neste Regulamento, além de:

I – Apresentação por parte do Agente do Navio, da documentação e informações abaixo relacionadas:

a) Na exportação: apresentação dos operadores portuários e terminais envolvidos; disponibilidade de cargas com certificado de qualidade; indicativo do local de armazenagem e/ou origem das mercadorias, previamente ao embarque;

b) Na importação: apresentação dos operadores portuários; disponibilidade de áreas para o depósito das cargas que serão descarregadas (internas ou externas da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**); e as devidas autorizações da Receita Federal:

(i) Apresentação da programação referendada na reunião dos intervenientes nas operações de descarga (agente do navio, operadores portuários, importadores e recebedores), com informações detalhadas das ações, destinos, períodos de recebimento, quantidades da carga a ser descarregada e demais informações pertinentes; e

(ii) Na importação de granéis sólidos os importadores deverão cumprir o disposto nas Instruções Normativas vigentes da RFB.

c) Despachos da Receita Federal com desembaraço das cargas e/ou despachos antecipados;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

d) Documento Único Virtual (DUV), junto ao Porto Sem Papel (PSP), ratificado pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, com antecedência mínima de 48 horas, bem como todos os itens do sinaleiro PSP anuídos por todas as Autoridades;

e) Informações atualizadas no APPA Web, relacionadas ao navio, conforme definido na tela de anúncio de navios do mesmo;

f) Tarifas portuárias devidamente pagas ou caucionadas; e

g) As tarifas portuárias dos navios que irão operar nos Corredores de Exportação deverão ser pagas/caucionadas até às 17h do dia da reunião de atracação/programação do navio, para posterior programação do navio no APPA Web, sob pena de não programação.

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

II – Nos pedidos de atracação preferenciadas deverão ser observadas todas as condições dispostas no presente Regulamento.

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

a) Relação de cargas, incluindo a identificação; e

b) Comprovações de que a carga está liberada para embarque pela RFB.

2.3.5 O Agente Marítimo deverá, obrigatoriamente, atualizar junto ao Sistema APPA Web, a chegada dos navios até às 9h do dia da reunião de programação do navio, sob pena de não programação.

2.3.5.1 As atracções serão definidas nas reuniões diárias de programação, em local e horários previamente definidos, com participação dos representantes legitimados dos Operadores, Agências Marítimas e Terminais, devidamente cadastrados e homologados a participarem.

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

2.3.5.3 Em caso de dúvidas quanto as informações fornecidas pelo Agente do Navio, quanto a chegada do navio na barra, serão exigidas cópias das folhas do Diário de Bordo em que conste o registro. Constatadas divergências em relação as informações que comprovem irregularidade, o navio infrator deverá ocupar o último lugar no *Line Up* do Porto e sofrer as demais sanções previstas neste Regulamento e normativas complementares da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

2.3.5.4 Na eventualidade de 2 (dois) ou mais navios chegarem em horários coincidentes, a atracação será definida para aquele com maior volume de carga a ser movimentada.

2.3.5.5 Os navios não anunciados regularmente, fora dos prazos exigidos neste Regulamento, somente ganharão condições plenas de atracação depois de transcorridos os prazos regulamentados, conforme item 2.1.1.

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

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

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

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

2.3.10 Os casos em que a atracação de navios aguardando não for possível, por questões relacionadas a problemas de bordo (falha de máquina, equipamentos de bordo, aprovação de porões pelas controladoras, etc.) deverão ser informados à **AUTORIDADE PORTUÁRIA** com 24 horas

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

de antecedência ao horário da atracação prevista, sem penalização caso seja informado. Caso não seja informado, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá programar a atracação do próximo navio no *Line Up* (do Porto ou Específico) e o navio será considerado como declinado, retornando à posição do *Line Up* Específico, conforme regras de seu segmento.

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

2.3.11.1 Durante estas manobras, o Agente do Navio e a empresa de amarração designada deverão acompanhar a mudança até o posicionamento final do navio. O agente será responsabilizado e penalizado caso não haja anuência formal da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, quando por solicitação da Agência ou Operador.

2.3.11.2 A responsabilidade dessas manobras será do navio beneficiado.

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

2.3.11.4 A determinação da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, bem como o cumprimento pelo Agente do Navio, ocorrerá por necessidade operacional estabelecida.

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

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

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

I – Nos berços 201, 212, 213 e 214:

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

a) O beneficiário solicite, por escrito, a atracação condicional para carregar a carga disponível, definida em cada terminal, comprometendo-se a realizar a desatracação nas condições definidas pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**. Finalizada a operação, o navio deverá desatracar e retornar a sua posição no *Line Up* Específico; e

b) A atracação condicional somente será concedida se não houver, na fila, outro navio em condições plenas para atracação, respeitando a vez para o berço disponível.

II – Nos demais berços:

a) O beneficiário deve solicitar, por escrito, a atracação condicional para operar as cargas disponíveis no momento, comprometendo-se com a desatracação nas condições definidas pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** e retornando para a posição no *Line Up* do Porto ou Específico; e

b) A atracação condicional somente será concedida se não houver outro navio em condições plenas para atracação.

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

a) Os navios atracados condicionalmente que desatracarem dentro do prazo definido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, em função da chegada de navios preferenciados, manterão suas posições originais nos respectivos *Line Ups*;

b) O navio em atracação condicionada deve desocupar o berço ao final do período de trabalho estabelecido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**;

c) Os navios que não desocuparem os berços nos prazos estabelecidos pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** passarão a ocupar o último lugar nos respectivos *Line Ups*, cabendo à **AUTORIDADE PORTUÁRIA** suspender a homologação da agência responsável, o certificado de operador portuário e compensação tarifária sobre o período adicional ocupado; e

d) Todas as despesas com atracações, desatracações e puxadas dos navios condicionados são responsabilidade dos mesmos, exceto em casos de alterações das condições previamente estipuladas, quando passarão a ser responsabilidade do navio beneficiado.

**2.4 OPERAÇÃO**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

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

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

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

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

2.4.4 O Operador Portuário deverá informar à **AUTORIDADE PORTUÁRIA**:

a) A movimentação de cargas executadas, as paralisações e outros eventos ocorridos no período. Os registros devem ser feitos pelo APPA Web, diariamente, até uma hora após o final de cada período de seis horas (7x13, 13x19, 19x1, 1x7);

b) O Relatório Final das Operações do Navio (REFON), padronizado pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, em até 72 horas, juntamente com os lançamentos de movimentações no APPA Web, ao término das operações do navio; e

c) 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.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

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

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

2.4.8 Quando um navio, preferenciado ou não, não atingir a prancha estabelecida, será formalmente advertido. A produtividade será analisada a cada período (de seis horas) e, persistindo o baixo rendimento, poderá ser determinada a desatracção.

2.4.8.1 Os navios que não desatracarem, conforme determinação da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, serão reposicionados na última posição de seus respectivos *Line Ups*, conforme regra específica do segmento, cabendo ainda à **AUTORIDADE PORTUÁRIA** a prerrogativa de suspensão da homologação da agência responsável, o certificado de operador portuário e compensação tarifária sobre o período adicional ocupado.

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

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

**CAPÍTULO III**  
**DA CARGA GERAL**

**3.1 PREFERÊNCIAS DE ATRACÇÃO**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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.

3.1.1.1 Conceder atracação prioritária para navios com até 225 metros de comprimento, para embarque de celulose no berço 202, 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 toneladas.

3.1.2 Conceder atracação preferencial no berço 205, compartilhada com o berço adjacente (206), aos navios de carga geral que se utilizem de solução mecanizada terrestre no berço, cumpram prancha exigida de 4.000 t/dia e que possuam comprimento máximo de 220 metros.

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

3.1.4 Conceder atracação preferencial no berço 215 e prioritária nos berços 216 e 218 aos navios full-contêineres.

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

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

3.1.6.1 A preferência do berço 219 (*dolphins*), para navios com comprimento maior que 200 metros, poderá ser exercida no berço 215 a critério da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

3.1.6.2 As operações de navios *Roll-on/Roll-off* e *Pure Car Carrier* (PCC) no berço 219 contarão com um espaço operacional de no máximo 60 metros a partir do cabeço 145, compatibilizado com as operações dos navios full-contêineres.

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

3.1.7 O operador portuário deverá prover todos os meios necessários a fim de cumprir todas as normas inerentes as operações de sua responsabilidade, entre elas as medidas de segurança e produtividade. Deve informar à **AUTORIDADE PORTUÁRIA** quando houver qualquer anomalia que possa causar prejuízos operacionais na sua ou nas demais operações portuárias.

3.1.8 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.

**3.2 OPERAÇÃO**

3.2.1 O tempo de operação dos navios de carga geral serão estabelecidos através de janela operacional.

3.2.2 Havendo área pública e alfandegada disponível, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá autorizar a armazenagem e movimentação de cargas específicas, sendo elas: carga com dimensões especiais (OOG), equipamentos rebocáveis, semirreboques, *trailers* e outras cargas ou equipamentos sem propulsão que necessitem de equipamentos auxiliares para sua movimentação.

3.2.3 Havendo impossibilidade de operação de cargas com autopropulsão pelos atuais arrendatários, comprovada documentalmente, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá ofertar área pública e alfandegada disponível.

3.2.3.1 Fica vedada a utilização de área pública pelos arrendatários para operação de cargas com autopropulsão, salvo comprovação técnica de limitação de capacidade para recebimento de volume

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

específico em área arrendada, além da comprovação documental de negativa dos demais arrendatários.

**3.3 PRANCHAS EXIGIDAS**

<b>NAVIOS</b>	<b>PRANCHA</b>
Carga Geral sem Preferência	3.000 ton/dia
Carga Geral com Preferência	4.000 ton/dia
Celulose	9.000 ton/dia
Bobina de Papel (caso navio exclusivo Bobina)	4.500 ton/dia
Cargas de Projeto	400 ton/dia
Navios <i>Roll-on/Roll-off</i>	5.000 ton/dia
Navios <i>PCC-Pure Car Carrier</i>	150 automóveis/hora
Navios com operação de <i>BIG-BAG</i>	6.000 ton/dia

**CAPÍTULO IV  
DOS CONTÊINERES**

**4.1 PRIORIDADES DE ATRACAÇÃO**

4.1.1 Conceder atracação prioritária nos berços 215, 216 e 218 aos Navios Full Contêineres nas operações no Porto de Paranaguá, através do Terminal de Contêineres de Paranaguá – TCP, empresa arrendatária da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

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

**4.2 PROGRAMAÇÃO DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO**

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

4.2.2 Além da programação, o Agente do Navio interessado na atracção prioritária deve proceder com a programação específica junto ao TCP.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

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

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

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

4.2.6 O usuário do Porto que se sentir prejudicado pela programação do TCP, por quaisquer motivos, poderá recorrer a arbitragem da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

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

**CAPÍTULO V**  
**DOS GRANÉIS SÓLIDOS DE EXPORTAÇÃO**

**5.1 BERÇOS 201 – 204 – 206**

**5.1.1 PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO**

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

I – Berço 201 compartilhado com o berço 202;

II – Berço 204 compartilhado com o berço 202;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

III – Berço 206 compartilhado com os berços 205 e 208.

5.1.1.2 As programações de atracação e de execução de serviços para os berços 201, 204 e 206, solicitadas pelo Agente do Navio e Operadores Portuários, devem incluir o adequado dimensionamento dos fluxos de descargas de caminhões e vagões, com o objetivo de não comprometer o desempenho das operações do Porto.

5.1.1.2.1 A ocorrência de falhas nesse processo, que provoquem prejuízos as operações do Porto, ou mesmo no próprio desempenho operacional, como na sobre-estadia de veículos ou filas de caminhões nos acessos, serão consideradas faltas graves e implicarão na suspensão das atividades do operador portuário responsável, pelo prazo de 5 (cinco) dias na primeira ocorrência, sendo dobrado a cada reincidência, contado a partir da notificação, sem prejuízo das demais sanções previstas nos regulamentos e normas vigentes da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

**5.1.2 PRANCHAS EXIGIDAS**

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

<b>PRANCHA EXIGIDA POR SHIPLOADER</b>	<b>201</b>	<b>204</b>	<b>206</b>
Grãos (ton/dia)	24.000	24.000	24.000
Farelos (ton/dia)	15.000	15.000	15.000
Açúcar (ton/dia)	20.000	20.000	20.000
Calado Aéreo – <i>Air Draft</i> (metros)	18	16,5	17

**5.1.3 BERÇO 201**

**PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO NO BERÇO 201**

5.1.3.1 Conceder atracação preferencial no berço 201, no Corredor de Exportação Oeste, aos navios graneleiros que vierem operar graneis sólidos para exportação no berço e tenham até 230 metros de comprimento, desde que cumpram as pranchas exigidas e se enquadrem nas condições adiante especificadas.

5.1.3.2 Navios com consignação mínima de 52.500 toneladas de grãos de um único produto:

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

I – Com três consignações de terminais iguais ou superiores a 17.500t;

II – Com duas consignações de terminais iguais ou superiores de 17.500t que totalizem o mínimo de 52.500t; e

III – Com a consignação de um único terminal.

b) Terão a segunda preferência os navios que tiverem uma distribuição diversa das acima especificadas dos terminais embarcadores; e

c) A preferência será aplicada na proporção de 2 (dois) navios preferenciais por 1 (um) navio da vez.

**DEFINIÇÕES E CRITÉRIOS PARA FORMAÇÃO DO *LINE UP* ESPECÍFICO DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO OESTE**

5.1.3.3 As reuniões de atracação dos navios no Corredor de Exportação Oeste serão realizadas pela **APPA**, presencialmente ou remotamente, e suas atas publicadas no endereço eletrônico [www.portosdoparana.pr.gov.br](http://www.portosdoparana.pr.gov.br). Durante as reuniões serão programados os navios para os berços liberados até às 19h do dia da próxima reunião. Na ocasião serão definidas as atualizações do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste para os navios habilitados para atracação, nas seguintes condições:

a) Para atracações no berço 201 serão considerados como programados os navios que obtiverem no mínimo 70% das cargas confirmadas em estoque, embarcadores e prazos de embarque, conforme condições estabelecidas neste Regulamento;

b) Para navios que pretendam fazer duas atracações, no berço 201, o Agente do Navio deverá realizar a solicitação formal, sob autorização a critério da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**;

c) Os navios que optarem por duas atracações não poderão se habilitar para o *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste na mesma data;

d) O *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste de navios aptos à atracação será limitado a 4 (quatro) navios. Na reunião diária, à medida que os primeiros navios forem programados para atracar, serão chamados nas reuniões de atualização desse *Line Up* novos navios para a sua complementação, tendo como ordenamento o Pré-*Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste com a conseqüente seqüência de chegada dos navios na barra;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

- e) Alterações nos totais nomeados entre terminais serão permitidas, na condição de 10% na reunião de atualização do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste e 10% após a atracação do navio, desde que o terminal não dê “OK” na carga no momento da reunião de programação. Tais alterações não poderão influenciar a condição de preferência;
- f) Serão classificados como HABILITADOS para compor o *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, os navios do Pré-*Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste que:
- I – Possuam plano de carga completo, com todos os exportadores identificados e manifestação dos terminais nomeados; e
  - II – Não possuam nomeações a definir, “TBN” e “SEM PROGRAMAÇÃO”.
- g) O “OK” informado pelos terminais na reunião de atualização do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, significa a existência da nomeação e condições de recebimento dos lotes, com base na previsão de atracação. A prontidão de carga no terminal se dará com “OK” na reunião de programação de atracação do navio;
- h) Não havendo nenhum navio no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, na reunião de atracação, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** buscará no Pré-*Line Up* Específico por navio com condições plenas de operação. Não havendo navio em condições plenas, buscará navio em condições parciais. Neste caso não serão considerados as preferências e prioridades;
- i) Para ingressar ao *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, a chegada do navio ao Porto deverá ser informada no *APPA Web* até às 9h do dia da reunião de atualização desse mesmo *Line Up*;
- j) As datas de previsibilidade dos navios HABILITADOS, na lista de espera, terão validade somente até o início da próxima reunião de atualização do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste; e
- k) Nos casos de retenção de navio do Corredor de Exportação Oeste, na posição inicialmente programada na lista de navios para o *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, os motivos deverão ser descritos no texto de observação das atas de reuniões públicas de atracação, da seguinte forma:
- I – Título: motivo de retenção do navio na lista de espera;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

II – Forma: na data desta reunião de programação de navios e atualização do *Line Up*, \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_, o navio \_\_\_\_\_, programação nº \_\_\_\_\_, ficou impossibilitado de evoluir da sua posição da lista de espera, para o *Line Up* Específico oficial do Corredor de Exportação, ficando retido pelo seguinte motivo \_\_\_\_\_; e

III – Padronização de motivos:

- a) Não nomeação de toda a carga do navio ou excesso de nomeação no navio, por parte do afretador, representado nesta escala pela agência marítima \_\_\_\_\_, responsável pelo navio;
- b) Não confirmação da carga, conforme compromisso de nomeação, por parte do(s) exportador(es) \_\_\_\_\_, conforme data informada de \_\_\_\_\_;
- c) Impossibilidade momentânea de recebimento e armazenagem da carga por conta da previsibilidade dos navios, por exceder a capacidade logística do terminal até a abertura dos berços, fato de conhecimento do exportador que assume responsabilidade pela não confirmação da carga, mesmo tendo condições de substituir os lotes conforme sua conveniência, conforme data informada de \_\_\_\_\_; e
- d) A agência marítima \_\_\_\_\_ informa que o navio só poderá ingressar no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste a partir do dia \_\_\_\_\_, por instrução do afretador.

5.1.3.4 Os navios no Pré-*Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, que não tenham atendido as condições operacionais previstas neste Regulamento e que não adquirirem condições plenas para participar das reuniões de programação, permanecerão em sua posição no Pré-*Line Up*, até que tenham suas situações regularizadas e condições plenas para posicionar-se no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste.

5.1.3.5 Regularizada a situação dos navios no grupo sem cargas definidas, esses passarão a estar aptos para entrar no final do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, independente da data e hora de chegada na barra.

**DECLÍNIO DE PROGRAMAÇÃO DE NAVIOS**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.1.3.6 O terminal assume a responsabilidade de prontidão da carga no momento da reunião de programação da atracação e ficará sujeito às regras previstas no item 5.1.3.8, regulamentada pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** em caso do não cumprimento da mesma.

5.1.3.7 Os terminais deverão solucionar eventuais problemas operacionais que impactem na operação de navios que estão no *Line Up* Específico até a reunião de programação da atracação do navio. Caso contrário, o terminal deverá declinar o navio do *Line Up*.

5.1.3.8 Quando o navio apresentar algum impedimento e solicitar o declínio do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, este não poderá integrar o *Pré-Line Up* na mesma data da reunião em que declinou. Mediante uma nova habilitação, este ocupará o final do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste. As penalidades serão aplicadas conforme a posição do navio no *Line Up* Específico no momento do declínio, conforme definido abaixo:

5.1.3.8.1 **Declínio no *Line Up* Específico até a 3ª posição:** o navio voltará a sua posição de origem no *Pré-Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste, com base na data de chegada.

5.1.3.8.2 **Declínio no *Line Up* Específico entre a 3ª e 1ª posição:** o navio retorna ao *Pré-Line Up* e perderá 3 (três) posições com base na data de chegada. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** avaliará a situação dos terminais prejudicados do navio que declinou e poderá determinar a atracação condicionada do navio.

5.1.3.8.3 **Declínio entre a reunião de programação para atracação e até 12 horas antes da atracação:** o navio retorna ao *Pré-Line Up* e perderá 6 (seis) posições com base na data de chegada. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** avaliará a situação dos terminais prejudicados do navio que declinou e poderá determinar a atracação condicionada do navio:

a) Serão chamados os navios seguintes e será concedida atracação ao primeiro navio que estiver em condições plenas, sem penalidades aos navios que antecipariam sua atracação e não possuíam condições na data do declínio;

b) Serão considerados para uma nova programação extraordinária, os navios que já estavam no *Line Up* Específico no dia da reunião em que o navio que declinou foi programado;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

c) Não serão considerados para a programação os navios que ingressaram no *Line Up* Específico, após a reunião em que o navio que declinou foi programado; e

d) Este navio ao reingressar ao *Line Up* Específico perderá a preferência, ou seja, reingressará como navio normal e atracará pela vez.

5.1.3.8.4 **Declínio 12 horas antes da atracação:** o navio retorna ao Pré-*Line Up* e perderá 12 (doze) posições com base na data de chegada. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** avaliará a situação dos terminais prejudicados do navio que declinou e poderá determinar a atracação condicionada do navio.

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

5.1.3.10 O navio que proceder operações nos berços 204, 206 e berços do Corredor de Exportação Leste e tiver programação superior a 18.000t para completar o carregamento no Corredor de Exportação Oeste, somente será HABILITADO a ingressar no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste após o término das operações naqueles berços. Somente será HABILITADO a ingressar no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste se tiver programação igual ou superior a 18.000t.

**PROGRAMAÇÃO PARA OPERAÇÕES NO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO OESTE**

5.1.3.11 As programações de atracação e de serviços para o berço 201, solicitadas pelo agente do navio, terminal e operador portuário, devem prever o adequado dimensionamento dos fluxos de descargas de caminhões e vagões, de forma a não comprometer a logística das operações.

5.1.3.11.1 A ocorrência de falhas nesse processo, que provoquem prejuízos ao desempenho operacional do Porto, como sobre estadia de veículos ou filas de caminhões nos acessos a Paranaguá, será considerada como falta grave e implicará na suspensão das atividades do operador

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

portuário responsável, pelo prazo de 5 (cinco) dias na primeira ocorrência. A cada reincidência este prazo será dobrado, sem prejuízo das demais sanções previstas nos demais regulamentos e normas vigentes da APPA.

5.1.3.12 As sequências de embarque serão definidas pelo operador portuário em conjunto com os terminais. Quaisquer alterações na sequência de embarque dos navios programados poderão ser realizadas durante as reuniões de programação, ou em qualquer horário, desde que seja em consenso entre os terminais. Em caso de risco de incompatibilidade não há necessidade de consenso entre os terminais, cabendo ao operador impor a sequência de embarque. Caso o operador não cumpra os critérios acima, a sequência de embarque será realizada pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, em conjunto com os terminais, por tempo indeterminado.

5.1.3.13 Sempre que, por condições operacionais, defeitos em terminais ou navios, haja necessidade de alterar as sequências de atracação ou outras condições definidas para o berço 201, a alteração deverá ser solicitada formalmente à **APPA**, com as devidas justificativas pelos interessados. Após análise, a **APPA** definirá, se for o caso, as novas condições e prazos vigentes.

5.1.3.14 Nos casos de limpeza de linha que ocuparem o berço de forma improdutivo por mais de 6 horas, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá oferecer uma atracação plena à sequência de navios programados do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste que se utilize de linha de embarque alternativa.

**5.1.4 OPERAÇÃO**

5.1.4.1 Todos os navios deverão desatracar no início da maré de desatracação caso haja a possibilidade de o próximo navio programado conseguir antecipar a maré de atracação junto a Praticagem e **AUTORIDADE PORTUÁRIA** (manobra casada), sendo esta ação de responsabilidade da Agência Marítima. Os casos excepcionais serão definidos pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

5.1.4.2 Durante a operação de navios de granéis sólidos de exportação, com operação via correia transportadora, será estabelecida uma janela operacional em que o navio deverá concluir sua operação. A janela levará em consideração o produto, consignação, prancha e o berço em que o

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

navio irá operar. Do tempo disponível para operação serão desconsiderados os tempos de paralisações expurgáveis. Após encerrado o tempo da janela operacional, e o navio não tiver concluído o embarque, o navio deverá desatracar o mais rápido possível, retornando para 3ª posição do *Line Up*, para o berço específico. Casos excepcionais serão definidos pela Diretoria de Operações Portuárias.

5.1.4.3 A produtividade por turno, ou seja, cumprimento da prancha mínima por turno, será analisada somente após o encerramento de cada período no Sistema SCOA (1x7; 7x13; 13x19 e 19x1). Caso o Operador e/ou o Fiscal do Painel Central identifiquem que um terminal não cumpriu a prancha mínima estabelecida dentro de um período produtivo de 6 horas (horas produtivas do Resumo Operacional do SCOA), se este terminal não estiver talhando porões ou o navio, o Operador e/ou o Fiscal de Painel Central devem entrar em contato com o operador responsável pela operação do navio e poderá solicitar que o terminal que estiver operando abaixo da prancha saia do embarque, seguindo a sequência de embarque definida em ATA de reunião de programação, com a concordância da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**. O terminal retornará ao embarque somente quando estiver em condições de operar conforme prancha estabelecida neste Regulamento ou a critério da Diretoria de Operações Portuárias.

5.1.4.4 A produtividade diária do navio será avaliada a cada 24 horas após a atracação do navio, após o encerramento de todos os períodos no Sistema SCOA. Caso o navio esteja abaixo da prancha, será avaliado o tempo restante da janela operacional.

5.1.4.4.1 Caso o saldo a embarcar seja possível de embarcar dentro do saldo de horas da janela operacional, o navio permanece até o final da janela operacional.

5.1.4.4.2 Caso o saldo a embarcar seja inexecutável 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 para 3ª posição do *Line Up*, para o berço específico.

**PRESIDÊNCIA****PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.1.4.4.2.1 O navio poderá optar por embarcar pelo tempo restante de sua janela operacional, porém, ao fim da janela operacional, deverá desatracar e, havendo interesse na reatracação, será reposicionado obrigatoriamente na última posição do Pré-Line Up Específico do Corredor de Exportação Oeste.

5.1.4.4.3 Caso não exista navio em plenas condições, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá manter o navio abaixo da prancha até o final da janela operacional ou até conclusão do embarque.

5.1.4.4.4 Casos em que o terminal estiver realizando inventário de estoque, limitando sua produtividade, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá manter o navio abaixo da prancha até o final da janela operacional ou até conclusão do embarque, limitado a duas ocasiões ao ano.

5.1.4.5 Caso o navio não desatracque conforme definido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, em qualquer situação, gerando ociosidade do berço, o agente marítimo do navio será advertido, assumindo todos os custos pela ociosidade do berço após a ordem de desatracação.

5.1.4.6 Todos os envolvidos na operação, Agentes, Terminais, Exportadores, Operadores e Controladoras, deverão assumir o compromisso de cumprir os prazos regulamentares para término da operação, não cabendo responsabilizarem terceiros pelo não cumprimento das pranchas exigidas e dos tempos limites estabelecidos.

**5.1.5 PRANCHAS EXIGIDAS**

Navios com operação de carregamento de granéis sólidos nos berços 201.

<b>PRANCHA EXIGIDA POR SHIPLOADER</b>	<b>201</b>
Grãos (ton/dia)	24.000
Farelos (ton/dia)	15.000
Açúcar (ton/dia)	20.000
Calado Aéreo – <i>Air Draft</i> (metros)	18

<b>PRANCHA EXIGIDA POR SHIPLOADER</b>	<b>201</b>
Grãos (ton/hora)	1.000,000
Farelos (ton/hora)	625,000
Açúcar (ton/hora)	833,330

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

**5.2 BERÇOS 212 – 213 – 214**

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

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

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

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

I – Com três consignações de terminais iguais ou superiores a 17.500t;

II – Com duas consignações de terminais iguais ou superiores de 17.500t que totalizem o mínimo de 52.500t; e

III – Com a consignação de um único terminal.

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

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

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

I – Com três consignações de terminais iguais ou superiores a 17.500t;

II – Com duas consignações de terminais iguais ou superiores de 17.500t que totalizem o mínimo de 52.500t; e

III – Com a consignação de um único terminal.

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

c) Navios com consignações acima de 15.000t para o Silo Horizontal sob gestão da Portos do Paraná, deverão ser programados para atracar no berço 212, exceto navios com características (LOA) que não permitam ou dificultem a operação no berço 212, desde que autorizados pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**; e

d) Serão considerados navios mistos, navios preferenciais com no mínimo 80% de farelo nomeado. Os casos excepcionais serão definidos pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

5.2.1.4 As consignações dos silos públicos sob gestão da Portos do Paraná, limitadas a 17.500t, terão peso 2 nas considerações para o enquadramento da preferência.

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

5.2.1.6 As preferências serão aplicadas somente quando houver a disponibilidade operacional dos três berços. Quando não houver, a Diretoria de Operações Portuárias estabelecerá uma nova sequência de programação de atracação dos navios do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste na reunião de programação dos navios.

5.2.1.7 Ao navio que não puder operar com 2 (dois) *shiploaders* simultaneamente, em tempo integral, dependendo das condições operacionais do Corredor de Exportação Leste, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá conceder a atracação, nas seguintes condições:

I – Operação simultânea com 2 (dois) *shiploaders* em pelo menos 80% do total do navio;

II – As incompatibilidades operacionais entre os terminais serão definidas até 12 horas antes da previsão de atracação do navio; e

III – A excepcionalidade será possível em um único berço por vez.

**5.2.2 PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO NO BERÇO 213**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.2.2.1 Conceder atracação prioritária no berço 213 do Corredor de Exportação Leste – Super Berço para os navios já caracterizados com consignação 1ª preferência, que cumpram as condições adicionais adiante especificadas.

5.2.2.2 Realizem o total das suas operações de embarque de grãos de um único produto no tempo máximo de 32h30 com base em navios com consignação de 65.000t, excluídos os tempos expurgáveis definidos no presente Regulamento. Navios com consignações superiores ou inferiores a 65.000t de base terão limitações em tempos diretamente proporcionais, devendo embarcar no mínimo uma média 1.000t/h, por linha.

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

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

5.2.2.5 O navio prioritário Super Berço terá prioridade de atracação sobre os demais no berço 213 do Corredor de Exportação Leste, devendo atracar no início da maré de atracação, com os porões liberados e com condições plenas de embarque imediatamente após a atracação do navio.

5.2.2.6 As avaliações operacionais serão feitas da seguinte maneira:

- a) Mediante o cumprimento da prancha exigida, conforme relatório de análise de produtividade de navios prioritários Super Berço no SCOA;
- b) O relatório de análise de produtividade de navio prioritário Super Berço será fornecido pelos operadores de painel do Corredor de Exportação Leste aos Agentes dos Navios, Operadores Portuários e Terminais no início de cada turno; e
- c) Caso o relatório de análise de produtividade aponte uma “Prancha Mínima a Realizar” inexecutável, o navio poderá ser desatracado imediatamente. Caso não seja possível em virtude do calado, o navio deverá desatracar na próxima maré, a critério da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.2.2.7 A produtividade do navio será avaliada ao final de cada período: às 7h, 13h, 19h e 1h.

5.2.2.8 Não serão contabilizadas as paralisações que são expurgadas neste Regulamento.

5.2.2.9 O navio que não cumprir o estabelecido poderá 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.

5.2.2.10 Na prioridade Super Berço de grãos (berço 213), o navio não tendo conseguido concluir a operação dentro das 32h30 e desatracando fora 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 (quinze) dias. Em caso de reincidência, o bloqueio será por até 30 (trinta) dias.

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

5.2.3.1 As reuniões de atracação dos navios no Corredor de Exportação Leste serão realizadas pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, presencialmente ou remotamente, e suas atas publicadas no endereço eletrônico [www.portosdoparana.pr.gov.br](http://www.portosdoparana.pr.gov.br). Durante as reuniões serão programados os navios para os berços liberados até às 19h do dia da próxima reunião. Na ocasião serão definidas as atualizações do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste para os navios habilitados para atracação, nas seguintes condições:

- a) Para atracações nos berços 212, 213 e 214, 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;
- b) Para navios que pretendam fazer duas atracações, nos berços 212, 213 ou 214, o Agente do Navio deverá realizar a solicitação formal;
- c) Os navios que optarem por duas atracações não poderão se habilitar para o *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste na mesma data;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

- d) O *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste de navios aptos à atracação será limitado a 18 (dezoito) navios. Na reunião diária, à medida que os primeiros navios forem programados para atracar, serão chamados nas reuniões de atualização desse *Line Up* novos navios para a sua complementação, tendo como ordenamento o *Pré-Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste com a consequente sequência de chegada dos navios na barra;
- e) 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* Específico ocupando a 2ª posição de atracação para aquele berço;
- f) Alterações nos totais nomeados entre terminais serão permitidas, na condição de 10% na reunião de atualização do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste e 10% após a atracação do navio, desde que o terminal não dê “OK” na carga no momento da reunião de programação. Tais alterações não poderão influenciar a condição de preferência;
- g) Serão classificados como HABILITADOS para compor o *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, os navios do *Pré-Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste que:
- I – Possuam plano de carga completo, com todos os exportadores identificados e manifestação dos terminais nomeados; e
  - II – Não possuam nomeações a definir, “TBN” e “SEM PROGRAMAÇÃO”.
- h) O “OK” informado pelos terminais, na reunião de atualização do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, significa a existência da nomeação e condições de recebimento dos lotes, com base na previsão de atracação. A prontidão de carga no terminal se dará com “OK” na reunião de atracação do navio;
- i) Não havendo nenhum navio no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, na reunião de programação, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** buscará no *Pré-Line Up* Específico por navio com condições plenas de operação. Não havendo navio em condições plenas, buscará navios em condições parciais. Neste caso não serão consideradas as preferências nem as prioridades;

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

j) Para ingressar ao *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, a chegada do navio ao Porto deverá ser informada no APPA Web, até às 9h do dia da reunião de atualização desse mesmo *Line Up*;

k) As datas de previsibilidade dos navios HABILITADOS, na lista de espera, terão validade somente até o início da próxima reunião de atualização do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste; e

l) Nos casos de retenção do navio do Corredor de Exportação Leste, na sua posição do Pré-*Line Up* do Corredor de Exportação Leste, os motivos deverão ser descritos no texto de observação das atas de reuniões públicas de atracação, da seguinte forma:

I – Título: motivo de retenção do navio na lista de espera;

II – Forma: na data desta reunião de programação de navios e atualização do *Line Up*, \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_, o navio \_\_\_\_\_, programação nº \_\_\_\_\_, ficou impossibilitado de evoluir da sua posição da lista de espera, para o *Line Up* Específico oficial do Corredor de Exportação, ficando retido pelo seguinte motivo \_\_\_\_\_; e

III – Padronização de motivos:

a) Não nomeação de toda a carga do navio ou excesso de nomeação no navio, por parte do afretador, representado nesta escala pela agência marítima \_\_\_\_\_, responsável pelo navio;

b) Não confirmação da carga, conforme compromisso de nomeação, por parte do(s) exportador(es) \_\_\_\_\_, conforme data informada de \_\_\_\_\_;

c) Impossibilidade momentânea de recebimento e armazenagem da carga por conta da previsibilidade dos navios, por exceder a capacidade logística do terminal até a abertura dos berços, fato de conhecimento do exportador que assume responsabilidade pela não confirmação da carga, mesmo tendo condições de substituir os lotes conforme sua conveniência, conforme data informada de \_\_\_\_\_;

d) A agência marítima \_\_\_\_\_ informa que o navio só poderá ingressar no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Oeste a partir do dia \_\_\_\_\_, por instrução do afretador; e

e) O navio foi chamado sem estar em plenas condições, conforme determina o item 5.2.3.1 e não sendo necessário o “OK” do terminal pelo fato do navio chamado não ser o navio da vez.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.2.3.2 Os navios no *Pré-Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, que não tenham atendido as condições operacionais previstas neste Regulamento e que não adquirirem condições plenas para participar das reuniões de programação, permanecerão em sua posição no *Pré-Line Up*, até que tenham suas situações regularizadas e condições plenas para posicionar-se no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste.

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

5.2.3.4 O navio que proceder operações nos berços 201, 204 ou 206 e tiver programação superior a 18.000t para completar o carregamento no Corredor de Exportação Leste, somente será HABILITADO a ingressar no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste após o término das operações naqueles berços. Navios originados de outros Portos anunciados para completar o carregamento no Corredor de Exportação Leste, somente será HABILITADO a ingressar no *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste se tiver programação igual ou superior a 18.000t.

**5.2.4 DECLÍNIO DE PROGRAMAÇÃO DE NAVIOS**

5.2.4.1 O terminal assume a responsabilidade de prontidão da carga no momento da reunião de programação da atracação e ficará sujeito à penalização regulamentada pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** em caso do não cumprimento da mesma.

5.2.4.2 Os terminais deverão solucionar eventuais problemas operacionais que impactem na operação de navios que estão no *Line Up* Específico até a reunião de programação da atracação do navio. Caso contrário, o terminal deverá declinar o navio do *Line Up*.

5.2.4.3 Quando o navio apresentar algum impedimento e solicitar o declínio do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, este não poderá integrar o *Pré-Line Up* na mesma data da reunião em que declinou. Mediante uma nova habilitação, este ocupará o final do *Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste. As penalidades serão aplicadas conforme a posição do navio no *Line Up* Específico no momento do declínio, conforme definido abaixo.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.2.4.3.1 **Declínio no *Line Up* Específico entre a 18ª e 8ª posição:** o navio voltará a sua posição de origem no Pré-*Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste, com base na data de chegada.

5.2.4.3.2 **Declínio no *Line Up* Específico entre a 7ª e 1ª posição:** o navio retorna ao Pré-*Line Up* e perderá 3 (três) posições com base na data de chegada. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** avaliará a situação dos terminais prejudicados do navio que declinou e poderá determinar a atracação condicionada do navio.

5.2.4.3.3 **Declínio entre a reunião de programação para atracação e até 12 horas antes da atracação:** o navio retorna ao Pré-*Line Up* e perderá 6 (seis) posições com base na data de chegada. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** avaliará a situação dos terminais prejudicados do navio que declinou e poderá determinar a atracação condicionada do navio.

- a) Serão chamados os navios seguintes e será concedida atracação ao primeiro navio que estiver em condições plenas, sem penalidades aos navios que antecipariam sua atracação e não possuíam condições na data do declínio;
- b) Serão considerados para uma nova programação extraordinária, os navios que já estavam no *Line Up* Específico no dia da reunião em que o navio que declinou foi programado;
- c) Não serão considerados para a programação os navios que ingressaram no *Line Up* Específico, após a reunião em que o navio que declinou foi programado; e
- d) Este navio ao reingressar ao *Line Up* Específico perderá a preferência, ou seja, reingressará como navio normal e atracará pela vez.

5.2.4.3.4 **Declínio 12 horas antes da atracação:** o navio retorna ao Pré-*Line Up* e perderá 12 (doze) posições com base na data de chegada. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** avaliará a situação dos terminais prejudicados do navio que declinou e poderá determinar a atracação condicionada do navio.

5.2.4.4 A solicitação do declínio de navios que estiverem posicionados no *Line Up* somente poderá ser realizada por terminais, operadores portuários ou agentes marítimos, cabendo ao responsável pela solicitação de declínio informar todos os demais envolvidos. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA**

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

registrará a solicitação e providenciará o atendimento das programações de atracções subsequentes.

**5.2.5 PROGRAMAÇÃO PARA OPERAÇÕES NO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO LESTE**

5.2.5.1 As programações de atracção e de serviços para os berços 212, 213 e 214, solicitadas pelo agente do navio, terminal e operador portuário, devem prever o adequado dimensionamento dos fluxos de descargas de caminhões e vagões, de forma a não comprometer a logística das operações.

5.2.5.1.1 A ocorrência de falhas nesse processo, que provoquem prejuízos ao desempenho operacional do Porto, como sobre estadia de veículos, filas de caminhões nos acessos à Paranaguá, serão consideradas como faltas graves e implicarão na suspensão das atividades do operador portuário responsável, pelo prazo de 5 (cinco) dias na primeira ocorrência. A cada reincidência este prazo será dobrado, sem prejuízo das demais sanções previstas nos demais regulamentos e normas vigentes da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

5.2.5.1.2 As sequências de embarque serão definidas pelo operador portuário em conjunto com os terminais. Quaisquer alterações na sequência de embarque dos navios programados poderão ser realizadas durante as reuniões de programação ou em qualquer horário, desde que seja em consenso entre os terminais. Em caso de risco de incompatibilidade não há necessidade de consenso entre os terminais, cabendo ao operador determinar a sequência de embarque. Caso o operador não cumpra os critérios acima, a sequência de embarque será realizada pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, em conjunto com os terminais, por tempo indeterminado.

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

5.2.5.2 Sempre que, por condições operacionais, defeitos em terminais ou navios, haja necessidade de alterar as sequências de atracção ou outras condições definidas para os berços 212, 213 e 214, a alteração deverá ser solicitada formalmente à **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, com as devidas

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

justificativas pelos interessados. Após análise, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** definirá, se for o caso, as novas condições e prazos vigentes.

**5.2.6 OPERAÇÃO**

5.2.6.1 Todos os navios deverão desatracar no início da maré de desatracação caso haja a possibilidade de o próximo navio programado conseguir antecipar a maré de atracação junto a Praticagem e **AUTORIDADE PORTUÁRIA** (manobra casada), sendo esta ação de responsabilidade da Agência Marítima.

5.2.6.2 Durante a operação de navios de granéis sólidos de exportação, com operação via correia transportadora, será estabelecida uma janela operacional em que o navio deverá concluir sua operação. A janela levará em consideração o produto, consignação, prancha e o berço em que o navio irá operar. Do tempo disponível para operação serão desconsiderados os tempos de paralisações expurgáveis. Após encerrado o tempo da janela operacional, e o navio não tiver concluído o embarque, o navio deverá desatracar o mais rápido possível, retornando para 3ª posição do *Line Up* para o berço específico. Casos excepcionais serão definidos pela Diretoria de Operações Portuárias.

5.2.6.3 A produtividade por turno, ou seja, cumprimento da prancha mínima por turno, será analisada somente após o encerramento de cada período no Sistema SCOA (1x7; 7x13; 13x19 e 19x1). Caso o Operador e/ou Fiscal do Painel Central identifiquem que um terminal não cumpriu a prancha mínima estabelecida dentro de um período produtivo de 6 horas (horas produtivas do Resumo Operacional do SCOA), se este terminal não esteve talhando porões ou o navio, o Operador e/ou o Fiscal do Painel Central devem entrar em contato com o operador responsável pela operação do navio e poderá solicitar que o terminal que estiver operando abaixo da prancha saia do embarque, seguindo a sequência de embarque definida em ATA de reunião de programação, com a concordância da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**. O terminal retornará ao embarque somente quando estiver em condições de operar conforme prancha estabelecida neste Regulamento ou a critério da Diretoria de Operações Portuárias.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

5.2.6.4 A produtividade diária do navio será avaliada a cada 24 horas após a atracação do navio, após o encerramento de todos os períodos no Sistema SCOA. Caso o navio esteja abaixo da prancha, será avaliado o tempo restante da janela operacional.

5.2.6.4.1 Caso o saldo a embarcar seja possível de embarcar dentro do saldo de horas da janela operacional, o navio permanece até o final da janela operacional.

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 para 3ª posição do *Line Up*, para o berço específico.

5.2.6.4.2.1 O navio poderá optar por embarcar pelo tempo restante de sua janela operacional, porém, ao fim da janela operacional, deverá desatracar e, havendo interesse na reatracação, será reposicionado, obrigatoriamente, na última posição do *Pré-Line Up* Específico do Corredor de Exportação Leste.

5.2.6.4.3 Caso não exista navio em plenas condições, a APPA poderá manter o navio abaixo da prancha até o final da janela operacional ou até conclusão do embarque.

5.2.6.4.4 Casos em que o terminal estiver realizando inventário de estoque, limitando sua produtividade, a **AUTORIDADE PORTUÁRIA** poderá manter o navio abaixo da prancha até o final da janela operacional ou até conclusão do embarque, limitado a duas ocasiões ao ano.

5.2.6.5 As manobras de desatracação devem ser confirmadas junto à Praticagem imediatamente após confirmação do término da operação ou determinação da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**. Caso o navio desatracue conforme definido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, em qualquer situação, gerando ociosidade do berço, o agente marítimo do navio será advertido, assumindo todos os custos pela ociosidade do berço após a ordem de desatracação.

5.2.6.6 Todos os envolvidos na operação, Agentes, Terminais, Exportadores, Operadores e Controladoras, deverão assumir o compromisso de cumprir os prazos regulamentares para término

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

da operação, não cabendo responsabilizarem terceiros pelo não cumprimento das pranchas exigidas e dos tempos limites estabelecidos.

**5.2.7 PRANCHAS EXIGIDAS**

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

<b>PRANCHA EXIGIDA POR SHIPLOADER</b>	<b>212</b>	<b>213</b>	<b>214</b>
Grãos Super Berço (ton/dia)	24.000	24.000	24.000
Grãos (ton/dia)	21.600	22.272	21.600
Farelos (ton/dia)	15.000	15.000	15.000
Calado Aéreo – <i>Air Draft</i> (metros)	18	18	18

<b>PRANCHA EXIGIDA POR SHIPLOADER</b>	<b>212</b>	<b>213</b>	<b>214</b>
Grãos Super Berço (ton/hora)	1.000	1.000	1.000
Grãos (ton/hora)	900	928	900
Farelos (ton/hora)	625	625	625
Calado Aéreo – <i>Air Draft</i> (metros)	18	18	18

**CAPÍTULO VI**  
**DOS GRANÉIS SÓLIDOS DE IMPORTAÇÃO**

**6.1 PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO**

6.1.1 Conceder Atracação Preferencial nos berços 208, 209, 211 e berço(s) alternativo(s) que ocorrer(em) aos navios graneleiros que vierem a operar com descarga de 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.

6.1.1.1 As atracações no berço 208 serão compartilhadas da seguinte forma:

I – Berço 208: compartilhamento com o berço 206.

6.1.2 No berço 208 serão efetuadas as operações de navios com descarga de fertilizantes.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

6.1.2.1 A preferência do berço 208 será aplicada na proporção de dois por um (2x1), nos termos do item 6.3, ou seja, de 2 (dois) navios para alívio de carga de fertilizantes por um navio da vez.

6.1.3 Nos berços 209 e 211 serão efetuadas as operações de navios com descarga de fertilizantes.

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

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

I – Possuir consignação mínima 30.000 toneladas para descarga;

II – Possuir no mínimo 55% do total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora;

III – O percentual será elevado para 65% após 5 (cinco) meses do início da vigência desta Portaria; e

IV – O percentual será elevado para 70% após 11 (onze) meses do início da vigência desta Portaria.

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

I – Possuir consignação mínima 25.000 toneladas para descarga; e

II – Possuir no mínimo 30% do total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora.

6.1.4 As operações de navios com descarga de granel vegetal e de sal, serão efetuadas exclusivamente em berços alternativos, em igualdade de condições com os navios de fertilizantes, na proporção de 1x1, ou seja, um navio de granel vegetal ou sal e um navio de fertilizantes, não sendo admitida simultaneidade de operações de granel vegetal e de sal.

6.1.4.1 Na ocorrência de berço alternativo para descarga de granéis sólidos de origem vegetal e sal, esse deverá ser tratado em igualdade de condições aos demais berços preferenciados (atracação

## PRESIDÊNCIA

### PORTARIA Nº 069/2025/APPA

plena), ou seja, mesmas obrigações, mesmas condicionantes, pranchas exigidas no item 6.5 e observado o *Line Up* Específico estabelecido no item 6.1.1.

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

### 6.2 OPERAÇÃO

6.2.1 Durante a programação dos navios de granéis sólidos de importação, com operação via correia transportadora e/ou descarga direta, será estabelecida a janela operacional em que o navio poderá ficar atracado em operação. Tal janela levará em consideração o produto, a quantidade, prancha e o berço em que o navio estará programado para ser operado. Do período disponível para operação serão desconsiderados os tempos expurgáveis. Após concluído o tempo da janela operacional o navio deverá ser desatracado.

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

6.2.3 O operador portuário deverá prover todos os meios necessários a fim de cumprir todas as normas inerentes as operações de sua responsabilidade, entre elas as medidas de segurança e produtividade, devendo informar à **AUTORIDADE PORTUÁRIA** quando houver qualquer anomalia que possa causar prejuízos operacionais na sua ou nas demais operações portuárias.

6.2.4 Os navios que não atingirem as pranchas estabelecidas em sua janela operacional ficam sujeitos a desatracação e aplicação das sanções baseadas nas regras de produtividade.

### 6.3 ALÍVIO DE CARGAS

6.3.1 O alívio de cargas no Porto de Paranaguá para navios destinados a operar no Porto de Antonina, para atingimento de calado adequado ao acesso àquele Porto, conforme calado homologado pela Autoridade Marítima, fica estabelecido no presente Regulamento como prioritário nas condições adiante definidas.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

6.3.2.1 Os navios que optarem pela modalidade de Alívio de Cargas poderão usar sua preferência apenas em sua primeira atracação no berço 208 ou no(s) berço(s) alternativo(s).

6.3.2.2 Nos casos de atracação em berço alternativo condicionado, caso o navio que utilize desta preferência não conclua sua operação no período estabelecido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, este deverá desatracar e reingressará no *Line Up* Específico em seu lugar de origem, sem a priorização de Alívio de Cargas.

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

6.3.3.1 Essas operações somente poderão ocorrer com um navio de cada vez, e quando houver no máximo 2 (dois) navios aliviados em espera.

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.

**6.4 OPERADORES MÚLTIPLOS**

6.4.1 Nas descargas de granéis de origem mineral-fertilizantes nos berços: 208, 209, 211 e alternativos, poderá ser admitido o máximo de 2 (dois) Operadores Portuários por navio de descarga de granéis sólidos, com a seguinte exceção.

6.4.1.1 Nas descargas de granéis nos berços 208, 209 e 211, aos navios que se utilizem integralmente das instalações automatizadas, será admitido um único operador.

6.4.1.2 Nas descargas de granéis nos berços 208, 209 e 211, aos navios que se utilizem das instalações automatizadas e, complementarmente, de descarga direta, será admitido um único operador para o sistema automatizado (infraestrutura interligada) e até 2 (dois) operadores que se

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

utilizem 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.

6.4.1.3 Aos navios que se beneficiarem da preferência pelo sistema automatizado, conforme item 6.1.3.1, será considerado a prancha mínima para operação com correias transportadoras (conforme item 6.5) a todo o navio e a todos os operadores, independente do modelo operacional executado.

6.4.2 Não serão expurgados os tempos oriundos de quaisquer dificuldades operacionais por conta dessa opção de operação.

6.4.3 Todas as responsabilidades pelas operações, informações, cumprimento das pranchas exigidas, serão individualizadas a cada Operador Portuário na proporção de suas tonelagens movimentadas.

6.4.4 O rateio final das descargas será responsabilidade conjunta dos Operadores Portuários nelas envolvidos, na proporção de suas tonelagens movimentadas, com o pleno conhecimento dos importadores.

6.4.5 As compensações tarifárias serão aplicadas a cada um dos Operadores Portuários individualmente se houver extrapolação da janela operacional estabelecida, a partir da evidência individual de produtividade, na proporção de suas tonelagens movimentadas.

**6.5 PRANCHAS EXIGIDAS**

	<b>BERÇOS ALTERNATIVOS</b>
Ureia e cereais	6.000 ton/dia
Outros Produtos	7.500 ton/dia

	<b>BERÇO 208, 209 e 211 SEM CORREIAS TRANSPORTADORAS</b>
Ureia e cereais	6.500 ton/dia
Outros Produtos	8.000 ton/dia

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

	<b>BERÇO 208, 209 e 211 COM CORREIAS TRANSPORTADORAS</b>
Ureia	7.000 ton/dia
Outros Produtos	10.000 ton/dia

**CAPÍTULO VII**

**DO PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS – PPGL**

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

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

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

7.2.1 As atracações/operações se darão na proporção 2x1, ou seja, 2 (dois) navios com movimentação de derivados de petróleo e um navio com movimentação de álcool.

7.3 No berço 142 a ordem de atracação se dará pela sequência de chegada dos navios em porto.

7.4 A limpeza e organização dos materiais utilizados no PPGL será de plena responsabilidade do operador ou dos operadores durante a operação e após a conclusão de cada navio.

7.5 Durante a programação dos navios de granéis líquidos, será estabelecida a janela operacional em que o navio poderá ficar atracado em operação. Tal janela levará em consideração o produto, a quantidade, prancha e o berço em que o navio estará programado para ser operado. Do período disponível para operação serão desconsiderados os tempos expurgáveis. Após concluído o tempo da janela operacional o navio deverá ser desatracado.

**7.6 PRANCHAS EXIGIDAS**

PRESIDÊNCIA

PORTARIA Nº 069/2025/APPA

NAVIOS	PRANCHA
Navios com operação de óleos vegetais	8.000t/dia
Navios com operação de GLP	2.800t/dia
Navios com operação de outros derivados de petróleo	15.000t/dia
Navios com operação de álcool e derivados	8.000t/dia
Navios com operação de produtos químicos e derivados	5.000t/dia

CAPÍTULO VIII

DA JANELA OPERACIONAL

8.1 Todas as operações portuárias estarão estabelecidas pelas janelas operacionais. Os casos em que as mesmas não forem cumpridas, acarretarão em compensações tarifárias, levando em consideração o tempo extrapolado da janela operacional estabelecida, e eventual desatracação imediata do navio a ser definido pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

8.2 Para o controle do período das janelas operacionais, os parâmetros operacionais são os seguintes:

- a) Início da Operação: término da operação de atracação (amarração do último cabo do navio); e
- b) Fim da Operação: início da operação de desatracação (desamarração do primeiro cabo do navio).

8.3 A aplicação de sanções e compensações tarifárias se dará somente nas operações que tiverem produtividade efetiva inferior a prancha exigida, mesmo que dentro da janela operacional ou que gerarem ociosidade do berço.

8.3.1 A compensação tarifária será aplicada ao(s) responsável(eis) pela extrapolção das janelas operacionais ofertadas, seja(m) ele(s) Operadores Portuários e/ou Agente do Navio, na mesma base de cálculo estabelecida pela Diretoria Administrativa e Financeira, conforme Anexo I.

8.3.1.1. A **AUTORIDADE PORTUÁRIA** realizará análise de produtividade por terminal e/ou operador. Caso não haja cumprimento das pranchas estabelecidas, a Diretoria de Operações Portuárias realizará também o cálculo do coeficiente de produtividade e aplicará o fator para dimensionamento da compensação tarifária à **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

8.3.2 Havendo compensação tarifária, o Operador Portuário e/ou Agente do Navio receberá o cálculo efetuado pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, com prazo de 48 horas para apresentar questionamentos. Após este período, a informação seguirá para a devida cobrança.

8.4 Para os navios de graneis líquidos, quando houver mais de um operador portuário, o controle será aplicado individualmente, ou seja, será calculada janela operacional para cada operador.

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

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

8.5 Aos navios de fertilizantes com dois operadores.

8.5.1 As compensações tarifárias serão aplicadas a cada um dos Operadores Portuários individualmente se houve extrapolação da janela operacional estabelecida, a partir da evidência individual de produtividade, na proporção de suas toneladas movimentadas.

8.6 Para o cálculo das compensações tarifárias, somente serão expurgados os tempos considerados inoperantes, conforme Anexo II.

**CAPÍTULO IX**  
**DO ONLY BUNKER**

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

9.1.1 Os pedidos de fundeio para a modalidade referida deverão ser solicitados pelo Agente do Navio, via APPA Web e durante a reunião diária de atracação. Para serem válidos, os navios deverão, além de possuir plenas condições de fundeio, atender todas as condicionantes previstas neste

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

Regulamento e apresentar até 18 horas do dia anterior ao da reunião de atracação, a documentação e informações abaixo relacionadas:

- a) Plano de trabalho aprovado pela Diretoria de Meio Ambiente – DMA anexado junto ao APPA Web;
- b) Tarifas portuárias devidamente pagas ou caucionadas;
- c) Informações previstas atualizadas, como calado de chegada e saída; data e hora estimada de chegada; data e hora efetiva da chegada; quantidade de abastecimento; operador portuário e posição de fundeio pretendida; e
- d) Autorizações no sinaleiro de atracação junto aos anuentes no Porto sem Papel (PSP).

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

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

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

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

**CAPÍTULO X**  
**DO FUNDEIO**

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

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

**CAPÍTULO XI**  
**DAS NORMAS COMPLEMENTARES**

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

**CAPÍTULO XII**  
**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

12.1 O descumprimento deste Regulamento ensejará ao Agente do Navio e/ou Operador Portuário a aplicação de notificação de Não Conformidade, por parte da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**. Toda notificação será encaminhada para conhecimento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

12.2 O Agente do Navio e seu Operador Portuário serão responsáveis pela veracidade das informações que prestarem à **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, independentemente de eventuais pedidos de comprovações feitos pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, quando essa julgar necessário.

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

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

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

12.5 É proibido aos navios atracados:

- a) Lançar água, lixo, óleo, entulho, tintas ou outros objetos de quaisquer natureza sobre o cais;
- b) Executar arqueação após o término das operações do navio que possa comprometer a produtividade do berço, sem a devida autorização da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**; e
- c) Realizar serviços de pintura, raspagem, limpeza, picotagem e retirada de cracas.

12.6 Durante as operações, bem como ao final destas, o operador portuário deverá manter e entregar as áreas utilizadas pela operação em perfeitas condições de higiene e limpeza, cabendo a ele a responsabilidade das providências necessárias para a manutenção das áreas utilizadas, além da retirada de seus equipamentos móveis ao término das operações no berço utilizado (caso não seja o mesmo operador para o próximo navio).

- a) São consideradas áreas de operação: o trecho de cais utilizado pelo navio, áreas de apoio (estacionamento de máquinas e/ou equipamentos), área de acesso por onde transitem as mercadorias, áreas adjacentes contaminadas pelas operações; e
- b) São consideradas perfeitas condições de limpeza e higienização: a execução dos serviços de limpeza, varrição, remoção de poeira, detritos sólidos e líquidos, graxas, óleos, restos de madeiras, sacarias, papéis e papelões inservíveis, raspagem, lavagem e higienização.

12.7 Detectado algum problema de contaminação que obrigue a paralisação durante as operações de navios em berços adjacentes, o navio responsável pela contaminação deverá ter as suas operações paralisadas, até que o efeito danoso tenha solução.

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

12.8 Durante as operações de navios, detectado algum problema nos berços de atracação, com acúmulo de líquidos e resíduos sólidos nos calçamentos e trilhos, que implicam em risco à

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

saúde individual e coletiva, o navio responsável deverá ter as suas operações paralisadas, até que o efeito danoso tenha solução.

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

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

12.11 O Agente do Navio e/ou Operador do Navio devem, obrigatoriamente sob suas responsabilidades, anexar no APPA Web: o *Notice of Readiness* (NOR) quando o navio estiver apto e antes da reunião de programação de navios (responsabilidade do agente do navio); e o *Statement of Facts* (SOF) ou Relatório Final de Operação do Navio – REFON (responsabilidade do operador do navio) imediatamente após o término de suas operações.

12.11.1 Qualquer mercadoria perigosa a bordo do navio deve ser informada no APPA Web, mesmo se esta não for operada nos Portos de Paranaguá e Antonina.

12.11.2 Quando requisitados, o Agente do Navio e o Operador Portuário deverão fornecer, de imediato, quaisquer informações solicitadas pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, atinentes a navios e operações portuárias e/ou assuntos a eles relacionados.

12.11.3 Os Agentes de Navios que, por quaisquer motivos, não cumpram as condições previstas no presente Regulamento, não poderão solicitar quaisquer preferências e/ou prioridades pelo prazo de 30 (trinta) dias, na primeira ocorrência, dobrando-se este prazo a cada reincidência, até o limite de 90 (noventa) dias, contados a partir da sua notificação.

12.12 O não cumprimento de quaisquer das condições previstas neste Regulamento e normativas complementares, pelos operadores portuários e agências marítimas, serão consideradas como ocorrências desabonadoras, passíveis de penalidades, de acordo com este Regulamento e

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

complementares, além dos dispositivos estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

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

12.14 Para as solicitações de inclusão de agente protetor pelo Agente Marítimo, o mesmo deverá obrigatoriamente anexar no Sistema APPA *Web*, a carta de nomeação de agente protetor do armador.

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

12.16 Na eventualidade ocorrência de indisponibilidade de berços de atracação para garantia das preferências descritas nesta Portaria ou intercorrências operacionais de força maior que impactem a regular aplicação das normas, poderá o Diretor Presidente da **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, emitir Portaria temporária que regule condições especiais de operação, preferências e prioridades, visando preservar os interesses da empresa pública perante seus arrendatários. As referidas Portarias terão prevalência sobre as normas previstas nesta Portaria, e eficácia até que a causa da medida cesse por completo.

12.17 Os casos omissos serão definidos e resolvidos pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**.

PRESIDÊNCIA

PORTARIA Nº 069/2025/APPA

ANEXO I

TABELA DE VALORES A SEREM APLICADOS SOBRE AS JANELAS OPERACIONAIS

SEGMENTO	VALOR EM R\$/HORA
Granel Sólido Exportação	R\$ 6.865,00

SEGMENTO	VALOR EM R\$/HORA
Granel Sólido Importação	R\$ 2.043,00

SEGMENTO	VALOR EM R\$/HORA
Carga Geral	R\$ 1.952,00

SEGMENTO	VALOR EM R\$/HORA
Granel Líquido	R\$ 3.936,00

PRESIDÊNCIA

PORTARIA Nº 069/2025/APPÁ

ANEXO II

TABELA DE PARALISAÇÕES

Motivo Paralisação		
Operação Carga Geral		
Código	Descrição	Tempo Limite Expurgo
219	Aguardando Sinalização da APPA	00:00
204	Chuva	00:00
211	Aguardando Maré	00:00
409	Defeito na Balança de Fluxo da APPA	00:00
272	Defeito na Balança Rodoviária Faixa	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
273	Preparativo de Bordo 3H EXP – Navio RO-RO e PCC	03:00
260	Indisponibilidade dos Sistemas da APPA	00:00
218	Paralisação a pedido de Órgãos Oficiais comprovadas documentalmente	00:00
225	Verificação de Calado por Órgão Oficial	00:00

## PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

<b>Motivo Paralisação</b>		
<b>212 – 213 – 214</b>		
<b>Código</b>	<b>Descrição</b>	<b>Tempo Limite Expurgo</b>
262	A Disposição de Bordo (expurga 2h para todo o navio)	02:00
223	A Disposição do Silão	00:00
221	A Disposição dos Silos Horizontais da APPA	00:00
227	Aguardando Atracação	00:00
228	Aguardando Desatracação	00:00
226	Aguardando Linha Final de Embarque – limitado a 3h	03:00
211	Aguardando Maré	00:00
219	Aguardando Sinalização da APPA	00:00
204	Chuva	00:00
205	Defeito Elétrico <i>Shiploader</i> da APPA	00:00
206	Defeito Mecânico <i>Shiploader</i> da APPA	00:00
220	Defeito na Automação da APPA	00:00
224	Defeito na Correia Transportadora do Silão	00:00
222	Defeito na Linha de Embarque dos Silos Horizontais da APPA	00:00
212	Deslocamento da Embarcação ao longo do Cais a pedido da APPA	00:00
201	Falta Energia Elétrica APPA/COPEL	00:00
203	Greve	00:00
260	Indisponibilidade dos Sistemas da APPA	00:00
217	Limpeza Correia Transportadora	00:15
215	Mudança de Linha de Embarque	00:15
216	Mudança de Porão	00:15
214	Mudança Terminal	00:15
218	Paralisação a pedido de Órgãos Oficiais comprovadas documentalmente	00:00
202	Retorno Operacional após Falta de Energia Elétrica APPA/COPEL	00:00
209	TC – Defeito Elétrico na Correia Transportadora da APPA	00:00
210	TC – Defeito Mecânico na Correia Transportadora da APPA	00:00
274	Temporal com Ventos Fortes	00:00
225	Verificação de Calado por Órgão Oficial	00:00
207	WC – Defeito Elétrico na Correia Transportadora da APPA	00:00
208	WC – Defeito Mecânico na Correia Transportadora da APPA	00:00

## PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

<b>Motivo Paralisação</b>		
<b>201 – 204 – 206</b>		
<b>Código</b>	<b>Descrição</b>	<b>Tempo Limite Expurgo</b>
262	A Disposição de Bordo (expurga 2h para todo o navio)	02:00
227	Aguardando Atracação	00:00
228	Aguardando Desatracação	00:00
226	Aguardando Linha Final de Embarque – limitado a 3h	03:00
211	Aguardando Maré	00:00
219	Aguardando Sinalização da APPA	00:00
204	Chuva	00:00
205	Defeito Elétrico <i>Shiploader</i> da APPA	00:00
206	Defeito Mecânico <i>Shiploader</i> da APPA	00:00
220	Defeito na Automação da APPA	00:00
409	Defeito na Balança de Fluxo da APPA	00:00
212	Deslocamento da Embarcação ao longo do Cais a pedido da APPA	00:00
201	Falta Energia Elétrica APPA/COPEL	00:00
203	Greve	00:00
260	Indisponibilidade dos Sistemas da APPA	00:00
217	Limpeza Correia Transportadora	00:15
215	Mudança de Linha de Embarque	00:15
216	Mudança de Porão	00:15
214	Mudança Terminal	00:15
218	Paralisação a pedido de Órgãos Oficiais comprovadas documentalmente	00:00
202	Retorno Operacional após Falta de Energia elétrica APPA/COPEL	00:00
209	TC – Defeito Elétrico na Correia Transportadora da APPA	00:00
210	TC – Defeito Mecânico na Correia Transportadora da APPA	00:00
274	Temporal com Ventos Fortes	00:00
225	Verificação de Calado por Órgão Oficial	00:00

PRESIDÊNCIA

PORTARIA Nº 069/2025/APPA

Motivo Paralisação		
Descarga Granéis Sólidos Importação		
Código	Descrição	Tempo Limite Expurgo
262	A Disposição de Bordo (expurga 2h para todo o navio)	02:00
219	Aguardando Sinalização da APPA	00:00
204	Chuva	00:00
295	Defeito Correia Transportadora APPA/TEFER	00:00
409	Defeito na Balança de Fluxo da APPA	00:00
272	Defeito na Balança Rodoviária Faixa	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
260	Indisponibilidade dos Sistemas da APPA	00:00
312	Limpeza Correia Transportadora 6h	06:00
218	Paralisação a pedido de Órgãos Oficiais comprovadas documentalmente	00:00
202	Retorno Operacional após Falta de Energia Elétrica APPA/COPEL	00:00
274	Temporal com Ventos Fortes	00:00
225	Verificação de Calado por Órgão Oficial	00:00
407	Aguardando Operação de outro Operador	00:00

PRESIDÊNCIA

PORTARIA Nº 069/2025/APP A

Motivo Paralisação		
Operação Granéis Líquidos		
Código	Descrição	Tempo Limite Expurgo
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 Órgãos Oficiais comprovadas documentalmente	00:00
310	Preparativo de Bordo 6h EXP – Granel Líquido	06:00
202	Retorno Operacional após Falta de Energia Elétrica APPA/COPEL	00:00
274	Temporal com Ventos Fortes	00:00
225	Verificação de Calado por Órgão Oficial	00:00

PRESIDÊNCIA

**PORTARIA Nº 069/2025/APPA**

**ANEXO III**

I – Para que seja pleiteada a atracação prioritária àqueles navios que, comprovadamente, possuem estrutura de conversão de matriz energética com foco em redução de emissões atmosféricas, conforme item 2.2.6 da Portaria vigente, deverão estes atender as condições listadas abaixo, atendendo também aos critérios de preferenciamento específicos ao seu segmento;

II – Serão considerados “navios verdes” para fins de aplicação do benefício de atracação prioritária aqueles listados no *Environmental Ship Index* com pontuação ESI acima de 60 pontos ou letra A+ na plataforma *Rightship*;

III – Para navios verdes, que atendam ao item 2.2.6 da Portaria vigente, que pretendam fazer uso da prioridade de atracação nos berços 113, 114, 141, 142, 201, 202, 205, 206, 208, 209, 211, 212, 213 e 214 o Agente do Navio deverá formalizar via eProtocolo à Diretoria de Operações Portuárias, para análise da solicitação da prioridade de atracação, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias ao anúncio do navio;

IV – Os anúncios de navios verdes, ou seja, aqueles que já foram validados pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA**, nos berços 113, 114, 141, 142, 201, 202, 204, 205, 206, 208, 209, 211, 212, 213 e 214, deverão ser realizados pela Agência responsável, via APPA Web, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, a partir da data de chegada do navio;

V – A prioridade de atracação de navios verdes não se aplica a navios de janelas que atendam ao item 4.1.2 da Portaria vigente;

VI – A prioridade de atracação de navios verdes não se aplica a navios anunciados para os berços 143, 144, 200, 200A, 204, 215, 216, 217 e 218, onde o gerenciamento se dá conforme a necessidade do Terminal/Operador; e

VII – Na eventualidade de dois ou mais navios verdes, do mesmo segmento, chegarem em Porto em horários coincidentes, a atracação será definida para aquele com maior pontuação no ESI/*Rightship*, a ser julgado pela **AUTORIDADE PORTUÁRIA** e caso ainda tenham a mesma pontuação, será considerado o maior volume de carga a ser movimentada, para determinação do sequenciamento.