RESOLUÇÃO Nº 003, DE 19 DE FEVEREIRO DE 2026

Dispõe sobre a sistemática para as operações de granéis sólidos no Porto de Imbituba, visando à prevenção da poluição, bem como à saúde e segurança do trabalhador.

A **DIRETORIA EXECUTIVA DA SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.**, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, e considerando:

A necessidade de estabelecer uma sistemática para as operações de granéis sólidos no Porto de Imbituba;

A necessidade de garantir a saúde e a segurança do trabalhador;

A necessidade de prevenir a poluição ao meio ambiente;

A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente;

A Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários;

A Lei Estadual nº 14.675, de 13 de abril de 2009, que institui o Código Estadual do Meio Ambiente;

A Resolução CONAMA nº 430, de 13 de maio de 2011, que dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes;

A NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário;

A Portaria SEP nº 111, de 07 de agosto de 2013;

A Licença Ambiental de Operação nº 4647/2022, bem como eventuais licenças ambientais que a substituam, renovem ou venham a sucedê-la.

RESOLVE

Estabelecer, por meio da presente Resolução, as diretrizes, requisitos operacionais e medidas de controle ambiental e de segurança aplicáveis às operações de movimentação de granéis sólidos realizadas no Porto de Imbituba, a serem observadas obrigatoriamente pelos operadores portuários, transportadores, trabalhadores e demais agentes intervenientes, com o objetivo de prevenir a poluição ambiental, assegurar a integridade das instalações portuárias e garantir a saúde e a segurança dos trabalhadores, em conformidade com a legislação vigente, as normas técnicas aplicáveis e às condicionantes da Licença Ambiental de Operação.

Pág. 01 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 000003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

CAPÍTULO I

OBJETIVO

Art. 1º Esta resolução tem por objeto estabelecer a sistemática para as operações de granéis sólidos no Porto de Imbituba, visando à prevenção da poluição, bem como à saúde e à segurança do trabalhador.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os fins desta Resolução considera-se:

I – Caixa Metálica: equipamento de cais utilizado para receber carga a granel descarregada por caminhões, devendo ser dimensionado conforme a operação específica e possuir altura de parede suficiente para conter a carga em seu interior.

II – Carga: qualquer mercadoria, produto, matéria-prima ou conjunto de bens transportados, embarcados ou desembarcados em porto, bem como movimentados entre navios e terminais terrestres, tais como caminhões, trens e armazéns.

III – Equipamento de Proteção Individual (EPI): todo dispositivo ou produto de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção contra riscos capazes de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho.

IV – Esteira para carregamento ao terminal: equipamento transportador que utiliza correias/esteiras para o transporte contínuo de carga até o pátio ou armazém.

V – Funil: equipamento de cais utilizado para descarregar carga a granel e direcioná-la à caçamba do caminhão, devendo ser dimensionado de forma a conter a dispersão eólica por meio de paredes e/ou redes, evitando a sujidade do cais.

VI – Grab: equipamento acessório do guindaste, utilizado no carregamento e descarregamento de granéis sólidos, devendo ser dimensionado de acordo com a carga específica e possuir vedação completa (estanqueidade).

VII – Granel sólido: toda carga seca, como minério, fertilizantes, grãos e farelos, movimentada e armazenada sem embalagens individuais, sendo carregada de forma solta em porões de navios, vagões ou caminhões.

VIII – Guindaste: equipamento destinado a erguer, movimentar e baixar cargas e materiais pesados.

IX – Guindasteiro: profissional devidamente certificado, responsável pela operação do guindaste.

X – Inspeção de veículos: atividade caracterizada pela inspeção visual de veículos que transitam pelas portarias, com a finalidade de verificar seu estado de conservação e funcionamento.

Pág. 02 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 000003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

XI - Lavação: atividade de limpeza do cais, vias e equipamentos através do uso de água, ocorrendo somente após autorização da Autoridade Portuária.

XII - Limpeza: atividade manual e/ou mecânica para retirada de resíduos de carga do cais, vias e equipamentos, que deve ser constante sob o cais durante toda operação portuária.

XIII – Operador Portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer atividades de movimentação de passageiros ou mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

XIV – Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO): entidade responsável pela administração da mão de obra do trabalho portuário avulso, incluindo registro, escalação, treinamento e arrecadação de encargos.

XIII – Resíduos sólidos: quaisquer materiais, substâncias ou objetos nos estados sólido ou semissólido, resultantes de atividades operacionais, administrativas ou de manutenção, gerados tanto nas áreas portuárias (instalações em terra) quanto a bordo de embarcações.

XIV – Shiploader: equipamento de cais destinado ao carregamento contínuo de granéis sólidos.

XV – Sistema “batedor de rodas” ou “mata-burro”: sistema que promove a vibração do veículo ao passar sobre ele, possibilitando a remoção de resíduos de carga depositados em partes não visíveis da carroceria do caminhão.

XVI – Varredeira Mecânica: equipamento automatizado destinado à varrição de áreas.

CAPÍTULO III

DAS RESPONSABILIDADES

Art. 3º O operador portuário responde perante:

I – a administração do porto, pelos danos causados à infraestrutura, às instalações e aos equipamentos de sua titularidade, que se encontrem a seu serviço ou sob sua guarda;

II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos ocorridos durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III – o armador, pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e pelos respectivos encargos;

V – o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso, pelas contribuições não recolhidas;

Pág. 03 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 000003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;

VII – a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, durante o período em que lhe estejam confiadas ou quando detenha controle ou uso exclusivo da área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Art. 4º Compete, ainda, ao operador portuário:

I – assegurar o cumprimento integral desta resolução operacional;

II – prover os recursos necessários à aquisição e à manutenção dos dispositivos e equipamentos operacionais, de modo a garantir que se encontrem em condições seguras, sob os aspectos ambiental e ocupacional;

III – interromper imediatamente as atividades e acionar a Autoridade Portuária, por meio da Gerência de Operações e da Gerência de SSMA, na ocorrência de situações de emergência;

IV – investigar os acidentes operacionais, ocupacionais e ambientais sob sua responsabilidade, assegurando que a Autoridade Portuária seja comunicada e participe da avaliação crítica das etapas da investigação, compreendendo, no mínimo:

a) comunicação imediata;

b) registro da ocorrência;

c) identificação das causas;

d) definição de ações preventivas e corretivas; e

e) avaliação da eficácia das ações implementadas;

V – capacitar seus colaboradores, de forma a assegurar a adequada execução dos serviços operacionais;

VI – assegurar a limpeza adequada e contínua do cais onde estiver ocorrendo a operação, bem como das vias de circulação, evitando o acúmulo excessivo de resíduos durante a operação portuária;

VII – assegurar que os caminhões utilizados na operação portuária sob sua responsabilidade estejam em condições adequadas de segurança e limpeza, transitando em conformidade com as normas vigentes;

VIII – assegurar que todos os que atuem em seu nome cumpram os requisitos legais aplicáveis, especialmente aqueles previstos na Licença Ambiental de Operação vigente, bem como nas portarias, normas técnicas, resoluções e procedimentos estabelecidos pela Autoridade Portuária.

Art. 5º Compete à Autoridade Portuária:

I – assegurar o cumprimento desta Resolução;

II – participar e prestar suporte técnico às investigações e análises de acidentes e incidentes;

Pág. 04 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

III – fiscalizar as operações portuárias;

IV – adotar as medidas administrativas cabíveis nos casos de irregularidades constatadas durante as operações, inclusive determinando sua suspensão quando caracterizado risco de impacto ao meio ambiente, dano ao patrimônio ou ameaça à integridade física e à saúde das pessoas.

CAPÍTULO IV

DAS CONDIÇÕES GERAIS

Art. 6º O operador portuário deverá organizar suas operações de modo que apenas trabalhadores e veículos diretamente envolvidos nas atividades desenvolvidas no cais estejam presentes, desde que devidamente autorizados pela Autoridade Portuária.

Art. 7º Todas as pessoas envolvidas na operação deverão utilizar corretamente os Equipamentos de Proteção Individual – EPIs.

Art. 8º O preposto do operador portuário deverá assegurar que os profissionais escalados para a operação sejam devidamente qualificados, devendo reunir a equipe e inspecionar a frente de trabalho, com a finalidade de orientar sobre as atividades a serem realizadas, avaliar e prevenir riscos existentes e contribuir para a prevenção de acidentes ocupacionais e ambientais, bem como de danos ao patrimônio.

Art. 9º Todos os profissionais envolvidos nas movimentações de granéis sólidos deverão receber orientações de segurança quanto ao uso dos Equipamentos de Proteção Individual – EPIs, dos Equipamentos de Proteção Coletiva – EPCs, bem como das ferramentas e dos equipamentos necessários à execução dos serviços.

Art. 10º O supervisor geral da operação deverá certificar-se de que todos os profissionais envolvidos estejam em condições adequadas de saúde física e psicológica para a execução dos serviços.

Parágrafo único. O operador portuário deverá manter atualizados os exames periódicos de saúde de seus empregados e contratados, cabendo ao OGMO escalar apenas trabalhadores portuários avulsos que possuam Atestado de Saúde Ocupacional – ASO válido. Os motoristas somente terão acesso às áreas operacionais mediante apresentação de Carteira Nacional de Habilitação – CNH vigente.

Art. 11. Antes do início da movimentação de carga a granel, o Operador Portuário deverá, obrigatoriamente, providenciar a instalação de lonas ou outras estruturas de proteção entre o navio e o berço, com a finalidade de impedir que eventual despejo acidental de carga durante a operação atinja diretamente as águas adjacentes ao cais.

§ 1º Quando a operação estiver ocorrendo em apenas 1 (um) porão, a lona ou estrutura de proteção deverá possuir extensão mínima correspondente a 3 (três) porões consecutivos, abrangendo o porão em operação e os porões imediatamente adjacentes.

§ 2º Quando a operação estiver ocorrendo em 2 (dois) porões, a lona ou estrutura de proteção deverá abranger os porões em operação e os porões imediatamente adjacentes ao conjunto operacional, mantendo-se a cobertura ampliada para ambos os lados.

Pág. 05 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

§ 3º As lonas deverão estar íntegras, com comprimento e largura suficientes para o adequado desempenho da função de contenção, sem danos, fissuras ou perfurações, e devidamente fixadas, de modo a evitar a dispersão de material por ação do vento.

Art. 12º Todo o material que eventualmente recaia sobre o convés da embarcação deverá ter sua limpeza ou remoção providenciada pelo operador portuário, de forma a evitar a queda de resíduos de carga entre o costado do navio e o cais.

Art. 13º Durante toda a operação, o material que eventualmente se acumule sobre as lonas de proteção deverá ser removido e recolhido, de modo a evitar seu carreamento para o mar por ação eólica.

Art. 14º A limpeza dos equipamentos de guindar, do *shiploader* e do funil deverá ser realizada de forma a evitar o acúmulo de resíduos sobre o cais ou o seu lançamento ao mar.

Art. 15º Durante todo o período da operação, o operador portuário deverá garantir a limpeza manual e mecânica do cais e das vias, de forma contínua e eficiente, dando destinação ambientalmente adequada aos resíduos gerados ou promovendo seu recolhimento e reaproveitamento, quando cabível.

§ 1º Caso seja necessária a lavação do cais e equipamentos com o uso de água, essa atividade somente poderá ser realizada mediante o envio de Requisição de Lavação – RDL, constante do Anexo I, preenchida e assinada pelo Operador Portuário, acompanhada de registros fotográficos para evidenciar que não existem resíduos de carga em excesso sob o cais, sendo que todas as fotos apresentadas devem informar no canto inferior direito de sua imagem o dia, a hora e as coordenadas de onde foram tiradas e devem possuir qualidade adequada que permita observar seu conteúdo por completo de forma razoável.

§ 2º A Requisição de Lavação deverá ser preenchida pelo Operador Portuário nas últimas 12 (doze) horas previstas para o término da operação e encaminhada, por meio eletrônico, à Gerência de Operações, pelo endereço operacoes@portodeimbituba.com.br, com cópia ao setor de SSMA da Autoridade Portuária, pelo endereço ssma@portodeimbituba.com.br, acompanhada do formulário “Requisição de Lavação – RDL”, constante do Anexo I.

§ 3º Na hipótese de autorização para a lavação, será obrigatória a utilização de barreiras absorventes de hidrocarbonetos no entorno das galerias de drenagem pluvial, de modo a evitar o carreamento de resíduos e de óleos ou graxas diretamente para o mar, sendo que posteriormente a realização da lavação, o requisitante deverá encaminhar registros fotográficos para evidenciar o cumprimento dos requisitos constantes nesta norma, sendo que todas as fotos apresentadas devem informar no canto inferior direito de sua imagem o dia, a hora e as coordenadas de onde foram tiradas e devem possuir qualidade adequada que permita observar seu conteúdo por completo de forma razoável.

§ 4º Compete ao setor de SSMA estabelecer os requisitos ambientais aplicáveis e atuar na apuração, no tratamento e no acompanhamento de eventuais não conformidades ou ocorrências ambientais.

Art. 16º Quando a operação for realizada no Cais 02, a limpeza deverá contemplar, adicionalmente, os trilhos dos *portêineres* e as canaletas, devendo o operador portuário solicitar ao proprietário dos equipamentos o seu reposicionamento, com vistas ao recolhimento ou à desenergização dos cabos de alimentação elétrica.

Pág. 06 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 000003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

Parágrafo único. Todo o procedimento deverá ser previamente comunicado à Autoridade Portuária, bem como informado após a conclusão da limpeza.

Art. 17º Durante toda a operação de movimentação de carga, caso ocorram derramamentos de produto nas vias internas ou em outras instalações portuárias, a limpeza dos locais afetados deverá ser providenciada imediatamente pelo operador portuário.

Art. 18º Na utilização de cabos de energia sobre o piso do cais, a área deverá ser devidamente sinalizada com cones, e os cabos deverão estar protegidos por passadores, de forma a impedir o tráfego direto de veículos sobre eles e a minimizar riscos de acidentes.

Art. 19º Todos os equipamentos utilizados na operação deverão estar em perfeitas condições de funcionamento e de segurança.

Art. 20º Deverão ser realizadas, periodicamente, a manutenção preventiva e a limpeza de todos os equipamentos empregados na operação, tais como correias transportadoras, funil, *grab*, guindaste e *shiploader*, de modo a prevenir acidentes ambientais e ocupacionais.

Art. 21º O operador portuário deverá cumprir integralmente as instruções previstas em seu Plano de Controle de Emergência – PCE, nos casos de acidentes ambientais ou ocupacionais.

Art. 22º Na ocorrência de alta precipitação pluviométrica, ventos fortes ou descargas atmosféricas, a operação deverá ser imediatamente interrompida, com o objetivo de prevenir acidentes ocupacionais ou ambientais.

Art. 23º O operador portuário deverá instruir todos os seus colaboradores e demais pessoas que atuem em seu nome quanto à obrigatoriedade de interromper a operação sempre que for constatada a dispersão de material para o mar, sendo de sua responsabilidade a adoção das medidas necessárias à mitigação de eventual impacto ambiental.

Art. 24º Durante as movimentações de granéis sólidos à base de hidrocarbonetos, em dias chuvosos, será obrigatória a utilização de barreiras absorventes de hidrocarbonetos no entorno das galerias de drenagem pluvial, de modo a evitar o carreamento de resíduos para o mar.

Art. 25º Deverão ser adotados métodos de trabalho que evitem a realização de atividades na área compreendida entre a faixa amarela e a borda do cais. Quando estritamente necessário o trabalho nessa área, este deverá ser executado com o uso obrigatório de colete salva-vidas, a ser fornecido pelo operador portuário ou por empresa por ele contratada.

Art. 26º Durante todo o período de atracação do navio e por 24 (vinte e quatro) horas ininterruptas, o operador portuário deverá manter supervisor geral da operação, ao qual competirão as seguintes atribuições:

I – coordenar todas as atividades a bordo do navio, conforme orientações do imediato, desde a abertura dos porões até a desatracação;

II – coordenar todas as atividades em terra, ao costado do navio, incluindo o posicionamento de redes de proteção ambiental, a verificação da mão de obra e dos recursos necessários, bem como o controle da descarga de mercadorias;

Pág. 07 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

III – responsabilizar-se pela coordenação geral da operação durante o seu turno, atuando como elo de comunicação com a Autoridade Portuária, o OGMO, os transportadores e os demais agentes intervenientes, devendo dispor de equipamento de comunicação adequado e capacidade para a adoção imediata de medidas saneadoras.

CAPÍTULO V

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Art. 27º Durante o transporte de mercadorias, as caçambas dos veículos deverão estar devidamente protegidas por lonas, de modo a impedir o derramamento de material nas vias internas do Porto de Imbituba.

Art. 28º No transporte ou na movimentação de mercadorias, quando ocorrer queda de material sobre o cais, vias de tráfego ou demais instalações portuárias, a limpeza dos locais afetados será de responsabilidade do operador portuário, devendo ser providenciada de forma imediata.

Art. 29º O operador portuário deverá providenciar a instalação de sistema do tipo *"mata-burro"* nos locais de movimentação de mercadorias, de modo que o motorista trafegue sobre ele logo após o carregamento ou o descarregamento, promovendo a remoção de resíduos da carroceria e da caçamba e evitando o espalhamento da carga nas vias internas e externas do porto.

Art. 30º O transporte de mercadorias deverá ser realizado exclusivamente por caminhões cujas caçambas apresentem condições estanques, sem furos ou frestas que permitam a queda de material nas vias de tráfego.

Parágrafo único. Caso, durante a inspeção do veículo, sejam constatadas condições inseguras, este poderá ser retirado da área portuária, ficando suspensa a autorização de acesso até a regularização das não conformidades.

Art. 31º Os veículos utilizados no transporte de cargas deverão atender às condições mínimas de segurança previstas na NT.SSMA.11.04 – *Segurança no Transporte Interno de Cargas*, ou outra norma que venha a substituí-la.

CAPÍTULO VI

DAS OPERAÇÕES FAZENDO USO DE GUINDASTE COM GRAB E MOEGA OU FUNIL

SEÇÃO I

DAS CONDIÇÕES GERAIS DA MOEGA OU FUNIL

Art. 32º Ao retirar a mercadoria do porão do navio, o grab deverá estar totalmente estanque, de modo a evitar o espalhamento e a dispersão do material para a atmosfera, para o convés da embarcação, para a água ou sobre o cais durante a movimentação do equipamento.

Art. 33º O guindasteiro deverá ser devidamente instruído para que, diante de qualquer intercorrência que coloque a operação em risco, seja sob o aspecto operacional ou ambiental, a atividade seja imediatamente interrompida até a correção da situação.

Pág. 08 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

Art. 34º A operação do guindaste somente poderá ser realizada por profissionais qualificados, treinados, autorizados e devidamente identificados para operar o equipamento.

Art. 35º A moega e/ou o funil deverão atender às especificações previstas na Norma Regulamentadora nº 29 – NR 29, que dispõe sobre a saúde e a segurança no trabalho portuário.

Art. 36º Além das exigências estabelecidas na NR 29, o funil deverá possuir paredes laterais destinadas à proteção contra a ação do vento sobre o material descarregado pelo grab, com altura suficiente para proteger integralmente o equipamento quando este estiver aberto.

Art. 37º O funil deverá estar em plenas condições de operação, não sendo permitidas aberturas que possibilitem a dispersão do material.

Art. 38º O funil deverá possuir sistema de freios que impeça deslocamentos imprevistos durante a operação, prevenindo acidentes operacionais, ocupacionais e ambientais.

Art. 39º O guindasteiro deverá dispor a mercadoria no centro do funil, devendo o grab, durante sua abertura, estar totalmente posicionado no interior do equipamento.

Art. 40º Ao depositar a mercadoria no funil, deverá ser respeitada a sua capacidade operacional, devendo ser avaliado o tempo de escoamento do material, de forma a evitar o transbordamento da carga.

Art. 41º Para a movimentação de cargas a granel finas ou suscetíveis à dispersão de poeira, o funil deverá dispor de sistema de sucção a vácuo com filtros do tipo manga ou outro sistema equivalente, bem como de sistema de aspersão de produto umectante, os quais deverão permanecer em funcionamento durante toda a transferência da carga para a caçamba do caminhão, com o objetivo de reduzir a dispersão de material particulado.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se a toda carga a granel que apresente potencial de dispersão atmosférica de material particulado durante as operações de movimentação e transferência.

SEÇÃO II

DA TRANSFERÊNCIA DE MERCADORIA PARA CAÇAMBA DE CAMINHÃO

Art. 42º O bocal de saída da mercadoria do funil somente poderá ser aberto após o correto posicionamento da caçamba do caminhão sob o equipamento. Após o preenchimento, o bocal deverá retornar à posição fechada, permitindo que o veículo se desloque até a plataforma de enlonamento.

Art. 43º Fica proibida a ultrapassagem do volume e do peso máximos de mercadoria na caçamba do caminhão, devendo ser observado o disposto na NT.SSMA.11.04 – Segurança no Transporte Interno de Cargas.

Pág. 09 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

Art. 44º As caçambas dos caminhões deverão estar íntegras, sem furos ou frestas que permitam a fuga de mercadoria durante o transporte, seja pelas vias públicas da zona primária, seja fora dela.

Art. 45º Após o carregamento da caçamba, o motorista deverá deslocar o caminhão até a plataforma de enlonamento, realizar o procedimento de enlonamento e, somente após a sua conclusão, trafegar pelas vias internas da área portuária até o destino final.

Art. 46º Quando não for possível realizar o enlonamento em nível do solo, o operador portuário deverá disponibilizar plataforma apropriada e exigir a sua utilização, de modo a evitar que o motorista suba na caçamba e fique exposto a risco de queda de nível superior a 2 (dois) metros.

Art. 47º As plataformas deverão estar providas de todas as medidas de segurança exigidas pelas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

SEÇÃO III

DA TRANSFERÊNCIA DE CARGA (PETCOKE/ COQUE VERDE DE PETRÓLEO) VIA ESTEIRA PARA O ARMAZÉM

Art. 48º Os bocais de acesso à esteira, sob o Cais 3, deverão permanecer com suas tampas fechadas. Excepcionalmente, quando for necessária a sua manutenção aberta, estas deverão estar devidamente sinalizadas, especialmente durante operações noturnas, de modo a prevenir acidentes ocupacionais.

Art. 49º O bocal de saída do funil e o bocal de acesso à esteira deverão permanecer devidamente alinhados, de forma a evitar o transbordamento de material para o cais e sua dispersão por ação eólica.

Art. 50º O operador portuário deverá controlar o fluxo de queda da mercadoria do funil para a esteira, prevenindo sobrecarga e desalinhamento do equipamento.

Art. 51º Durante o funcionamento da esteira, o sistema de aspersão de água e de polímero umectante deverá permanecer acionado, com o objetivo de minimizar a dispersão da mercadoria transportada.

Art. 52º Deverá ser mantido controle adequado da velocidade de operação da esteira, de modo a evitar a dispersão excessiva da mercadoria durante o transporte.

Art. 53º Toda a estrutura da esteira transportadora de coque deverá estar completamente vedada, impedindo que qualquer fração da mercadoria seja carreada para o mar ou para a atmosfera.

Art. 54º As operações de transferência de mercadorias que apresentem umidade ou granulometria fora dos padrões usuais deverão adotar controles diferenciados, observando-se, no mínimo, as seguintes medidas:

I – realização de avaliação prévia da operação, com a finalidade de verificar a necessidade de instalação de barreiras de contenção no entorno da embarcação, abrangendo toda a área inferior do berço onde estiver instalada a correia transportadora;

Pág. 10 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 000003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

II – início da operação, preferencialmente, sob luz natural, de modo a possibilitar a identificação visual de eventual dispersão de material que possa atingir o mar.

CAPÍTULO VII

DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS POR MEIO DE SHIPLOADER

Art. 55º Durante a movimentação de mercadorias por meio de *shiploader*, o equipamento deverá estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo vedada qualquer fuga ou derramamento de material sobre o cais.

Art. 56º Para a movimentação de mercadorias suscetíveis à geração de material particulado para a atmosfera, tais como *petcoke*, coque verde de petróleo, clínquer, carvão e hulha betuminosa, deverá ser utilizado sistema de aspersão de água e polímero, com a finalidade de minimizar a dispersão de partículas durante as operações.

CAPÍTULO VIII

DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA POR MEIO DE CAÇAMBAS ESTACIONÁRIAS

Art. 57º O transporte de mercadorias por meio de caçambas estacionárias deverá ser realizado por veículo apropriado, dotado de sistema de segurança para a amarração das caçambas, de modo a evitar acidentes durante o trajeto até o cais.

Art. 58º As caçambas estacionárias deverão permanecer cobertas por lona, a qual somente poderá ser removida imediatamente antes da movimentação destinada à descarga da mercadoria no porão da embarcação.

Art. 59º Deverá ser respeitado o volume máximo de carga das caçambas, de forma a evitar o espalhamento de material durante o transporte ou o içamento por meio de guindaste.

Art. 60º Ao retornar a caçamba ao cais após a descarga da mercadoria na embarcação, deverá ser disposto tapete de borracha sob a área de posicionamento, com o objetivo de evitar o impacto direto da caçamba sobre a estrutura do cais.

Art. 61º Deverá ser providenciada, de forma contínua, a limpeza do cais, a fim de evitar o acúmulo e a dispersão de resíduos por ação eólica.

Art. 62º O acúmulo de mercadorias ou resíduos nas caçambas, após a descarga no navio, deverá ser removido por meio de ar comprimido ou outro método tecnicamente adequado, de modo a prevenir o espalhamento de material durante a movimentação rodoviária.

CAPÍTULO IX

DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS COM UTILIZAÇÃO DE CAIXA METÁLICA SOBRE O CAIS PARA POSTERIOR CARREGAMENTO DA EMBARCAÇÃO POR MEIO DE GUINDASTE COM GRAB

Art. 63º A caçamba metálica deverá ser devidamente dimensionada para receber a mercadoria a ser movimentada, de modo a evitar derramamentos sob o cais e a dispersão do material por ação eólica.

Pág. 11 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

Parágrafo único. Para operações de granéis diretamente no cais, sem a utilização de caixa metálica, deverá ser solicitada previamente a anuência da Autoridade Portuária.

Art. 64º Ao movimentar mercadorias utilizando-se da caixa metálica, deverão ser observadas as condições climáticas, de forma a evitar o carreamento do material pela água da chuva, devendo ser adotados meios que impeçam o contato da precipitação com a carga e, sobretudo, o acesso do material às águas do mar.

Art. 65º A limpeza da área de movimentação da mercadoria deverá ser mantida de forma contínua durante a execução da operação.

Art. 66º Durante a movimentação da mercadoria, o *grab* deverá estar totalmente estanque, de modo a evitar o espalhamento e a dispersão do material no convés da embarcação, na água ou sobre o cais.

CAPÍTULO X

DAS CONDIÇÕES DE VENTO

Art. 67º A operação deverá ser imediatamente interrompida sempre que a velocidade ou a direção do vento favorecer a dispersão da carga, ocasionando a emissão de material particulado para a atmosfera ou a queda de resíduos no mar.

Art. 68º Deverão ser observados, de forma cumulativa, os limites máximos de velocidade e as demais restrições operacionais estabelecidos pelo fabricante do guindaste, bem como quaisquer limites ou condicionantes impostos por normas legais ou regulamentares que restrinjam a movimentação de mercadorias em função da velocidade ou da direção do vento.

CAPÍTULO XI

DA FISCALIZAÇÃO E DO CONTROLE

Art. 69º O cumprimento das disposições desta resolução será fiscalizado e acompanhado por representantes da Autoridade Portuária e por todos aqueles que atuem em seu nome.

Art. 70º Durante as inspeções ou fiscalizações, caso seja constatado o descumprimento das regras estabelecidas nesta resolução, será emitida notificação ao responsável pela irregularidade, para que adote as medidas cabíveis no prazo definido na própria notificação.

Art. 71º Decorrido o prazo estipulado, sem a comprovação da adoção das medidas corretivas ou preventivas, será emitida nova notificação ao agente responsável, caracterizando infração administrativa, a qual será comunicada à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para as providências cabíveis.

Art. 72º As reincidências de irregularidades por um mesmo agente estarão sujeitas à mesma tratativa prevista no artigo anterior, sem prejuízo da aplicação de outras sanções administrativas cabíveis.

Art. 73º Quanto às condições de segurança no transporte rodoviário de mercadorias, a Autoridade Portuária poderá deliberar sobre a permissão ou não de acesso de

Pág. 12 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

veículos ou motoristas que não atendam às exigências desta Resolução e às demais normas previstas na NT.SSMA.11.04 – Segurança no Transporte Interno de Cargas.

CAPÍTULO XII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 74º Os casos omissos nesta Resolução serão resolvidos pela Diretoria Executiva da SCPAR Porto de Imbituba S.A.

Art. 75º Fica revogada a NT.SSMA.11.05 – Controle Operacional para Movimentação de Granéis Sólidos.

Art. 76º Esta Resolução entra em vigor na data de sua assinatura.

Imbituba, data da assinatura digital.

CHRISTIANO LOPES DE OLIVEIRA
Diretor-Presidente
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.

ELIVELTON LUIZ DORÉ
Diretor de Operações e Negócios
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A

FABIANO RAMALHO
Diretor de Gestão e Finanças
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.

JOELSON DUARTE
Diretor de Planejamento e Assuntos Regulatórios
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.

JOSÉ JOÃO TAVARES
Diretor de Infraestrutura
SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.

Pág. 13 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

ANEXO I

REQUISIÇÃO DE LAVAÇÃO	Data: ____/_____/_____	Nº:
	Empresa Requisitante:	
	CNPJ/MF:	

1- O REQUISITANTE solicita a lavação e assume a responsabilidade:
a) garantir que o cais e equipamentos estarão limpos e sem resíduos de carga que possam ser carreados pelo jateamento da água para o mar;
b) garantir que as barreiras absorventes de hidrocarbonetos estejam no entorno das galerias de drenagem pluvial, de modo a evitar o carreamento de resíduos e de óleos ou graxas diretamente para o mar;
c) pelas avarias e danos à Autoridade Portuária e a terceiros, decorrentes de suas atividades, que lhe venham a ser imputados;
d) pela fidedignidade da assinatura do Representante da Empresa Requisitante, por ela designado;
e) arcar com todas as despesas da Autoridade Portuária na eventualidade de enfrentamento e mitigação de impactos ambientais decorrentes de vazamentos, derrames, incidentes ou acidentes de qualquer natureza provocado durante os referidos tráfegos e/ou operação, e a eles relacionados;
f) pela regularidade da empresa contratada quanto aos registros, licenças e permissões, de qualquer natureza, exigidos pela legislação federal, estadual e/ou municipal.

Logradouro:		Cidade:	Fone: ( )
Bairro:	CEP:	Tipo de carga:	
Navio:		Bandeira:	
Armador:		LOA:	
Data e horário para início: ____/____/___ - _h:___min.		Data prevista de término: ____/____/____ - h:___min.	
Empresa de lavação:			
( ) Lavação com água no cais Informar qual cais será lavado _____		( ) Lavação com água em equipamentos Informar a quantidade de equipamentos _____	

Justificativa para necessidade da lavação do cais (em conformidade com OFÍCIO n° 52/2026/IMA/CTB emitido pelo Órgão Ambiental Licenciador):

Na forma da legislação em vigor responsabilizamo-nos pelos atos de nossos contratados para execução do serviço de lavação na Área do Porto Organizado.

Operador Portuário: Assinatura do representante: (Digital)

Assinatura Autoridade Portuária (SSMA/Operação): (Digital)

OBSERVAÇÕES: A assinatura da Requisição de Lavação pela Autoridade Portuária não exime o operador portuário de suas responsabilidades nas esferas administrativa, cível e/ou criminal decorrentes de danos causados ao meio ambiente em função da atividade de lavação de cais.

OBSERVAÇÕES: O acesso ao Recinto Alfandegado só será permitido após autorização da RFB e com a apresentação dessa Via de Requisição devidamente assinada pela Autoridade Portuária.

Pág. 14 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 00003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO EVIDENCIANDO A LIMPEZA DO CAIS	
As fotos devem informar no canto inferior direito de sua imagem o dia, a hora e as coordenadas do local de onde foram tiradas e devem possuir enquadramento e qualidade adequada que permita observar seu conteúdo por completo de forma razoável.	

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO EVIDENCIANDO A LIMPEZA DOS EQUIPAMENTOS	
As fotos devem informar no canto inferior direito de sua imagem o dia, a hora e as coordenadas do local de onde foram tiradas e devem possuir enquadramento e qualidade adequada que permita observar seu conteúdo por completo de forma razoável.	

Pág. 15 de 15 - Documento assinado digitalmente. Para conferência, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo PIMB 000003909/2025 e o código 2C9J2O4T.

Assinaturas do documento

Código para verificação: **2C9J2O4T**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

JOELSON DUARTE (CPF: 786.XXX.189-XX) em 19/02/2026 às 15:14:12
Emitido por: "SGP-e", emitido em 23/05/2025 - 16:34:18 e válido até 23/05/2125 - 16:34:18.
(Assinatura do sistema)

JOSÉ JOÃO TAVARES (CPF: 215.XXX.409-XX) em 19/02/2026 às 15:14:24
Emitido por: "SGP-e", emitido em 10/08/2021 - 12:33:20 e válido até 10/08/2121 - 12:33:20.
(Assinatura do sistema)

ELIVELTON LUIZ DORÉ (CPF: 079.XXX.439-XX) em 19/02/2026 às 16:40:22
Emitido por: "SGP-e", emitido em 21/02/2019 - 17:42:53 e válido até 21/02/2119 - 17:42:53.
(Assinatura do sistema)

CHRISTIANO LOPES DE OLIVEIRA (CPF: 023.XXX.759-XX) em 19/02/2026 às 17:46:22
Emitido por: "AC FCDL SC v5", emitido em 04/02/2025 - 17:19:00 e válido até 04/02/2028 - 17:19:00.
(Assinatura ICP-Brasil)

FABIANO RAMALHO (CPF: 691.XXX.799-XX) em 19/02/2026 às 17:56:22
Emitido por: "SGP-e", emitido em 17/01/2019 - 16:00:27 e válido até 17/01/2119 - 16:00:27.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/UElNQl8xMzc3MV8wMDAwMzkwOV8zOTA5XzIwMjVfMkM5SjJPNFQ= ou o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo **PIMB 00003909/2025** e o código **2C9J2O4T** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.