

RESOLUÇÃO Nº 057, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2020.

Dispõe sobre normas e procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional no âmbito do Porto Organizado de Imbituba, e dá outras providências.

A DIRETORIA EXECUTIVA, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, e considerando:

O disposto na Lei federal nº 12.815, de 5 de junho de 2013, na Lei federal nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, na Resolução nº 2.239 - ANTAQ, de 15 de setembro de 2011, na Resolução nº 3.274- ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014; nas Normas da Autoridade Marítima – NORMAM – estabelecidas pela Marinha do Brasil, na Portaria nº 111, de 7 de agosto de 2013, da Secretaria de Portos da Presidência da República e na Resolução nº 052, de 20 de outubro de 2020, da SCPAR Porto de Imbituba S.A.;

A necessidade de estabelecer e disciplinar procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional, no âmbito do Porto Organizado de Imbituba; com vistas ao aprimoramento da segurança e da celeridade das operações portuárias no âmbito do Porto Organizado de Imbituba;

RESOLVE:

CAPÍTULO I DAS CONDIÇÕES GERAIS

Art. 1º A presente Resolução disciplina os procedimentos operacionais de prioridade, preferência de atracação e produtividade operacional no âmbito do Porto Organizado de Imbituba.

Parágrafo único. A utilização do canal de acesso, da área de fundeio, da bacia de evolução e dos berços de atracação do Porto Organizado de Imbituba será autorizada pela Autoridade Portuária, obedecidas as normas estabelecidas pela Autoridade Marítima e pelos demais órgãos intervenientes.

Art. 2º Para fins desta Portaria, considera-se:

I – Atracação prioritária: aquela concedida ao navio que terá sua atracação imediata, devendo desatracar o navio que esteja ocupando a vaga;

II – Atracação preferencial: aquela concedida ao navio beneficiado tão logo o berço se torne vago, mesmo que outros navios convencionais tenham chegado primeiro à área de fundeio;

III – Atracação condicional: aquela concedida ao navio não previsto como prioritário ou preferencial, submetendo-se a desocupar o berço imediatamente e em tempo hábil, às suas próprias expensas, após a chegada à barra de navio beneficiário de atracação prioritária;

IV – Arribada forçada: é aquela decorrente da falta de víveres ou aguada, de qualquer acidente acontecido à equipagem, carga ou navio, que impossibilite este de continuar a viagem ou de temor fundado de inimigo ou pirata;

V – Recheço: atividade destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes;

VI – Período: trabalho portuário de 6 (seis) horas de duração, ou frações;

VII – Baixa produtividade: período que não seja atingida a movimentação mínima exigida;

VIII – Inoperância: período em que não haja nenhum tipo de movimentação.

CAPÍTULO II DO TRÁFEGO E DO ATENDIMENTO ÀS EMBARCAÇÕES

Art. 3º As embarcações e seus tripulantes estarão sujeitos aos termos e condições estabelecidos por esta Resolução durante o tempo em que permanecerem na área do Porto Organizado de Imbituba.

Art. 4º As embarcações atracadas deverão cumprir prontamente as ordens que forem determinadas pela Autoridade Portuária sempre que ocorrerem situações que possam comprometer ou expor a risco a segurança de pessoas, instalações e das próprias embarcações.

Art. 5º Para que possam exercer suas atividades no âmbito do Porto Organizado de Imbituba, as agências marítimas deverão estar devidamente cadastradas perante a Autoridade Portuária.

Art. 6º Às agências marítimas compete:

I – Manter seus clientes e agenciados atualizados sobre as situações que envolvam as atracções, operações e desatracções;

II – Assumir inteira responsabilidade sobre seu agenciado perante a Autoridade Portuária, nos limites dos poderes constantes do instrumento de mandato outorgado pelo armador;

III – Apresentar a Requisição de Atracção (RDA) à Gerência de Operações da Autoridade Portuária com mínimo 12 (doze) horas antes da atracção.

IV – Apresentar à Gerência de Operações da Autoridade Portuária em até 12 (doze) horas antes da atracção o “plano inicial de carga”. Do plano deverão constar informações sobre a quantidade mínima e a organização da carga para que a embarcação

possa desatracar a qualquer momento, inclusive nos casos em que a desatracação for determinada em razão do descumprimento das normas estabelecidas na presente Resolução;

V – Apresentar à Gerência de Operações da Autoridade Portuária em até 12 (doze) horas antes da atracação documento hábil a certificar se a embarcação poderá ou não carregar/descarregar mercadorias durante os períodos de chuvas. Não haverá mensuração na quantidade de chuva. Serão abonados os descumprimentos de pranchas operacionais mínimas os períodos em que as condições climáticas apresentarem riscos aos trabalhadores e equipamentos;

VI – Anunciar o navio com o mínimo de 72 (setenta e duas) horas de antecedência em relação à atracação, ressalvados os casos de navio contêineres, sujeitos ao prazo mínimo de 24 (vinte e quatro) horas de antecedência em relação à atracação;

VII – Confirmar a atracação do seu agenciado mediante entendimento do operador portuário durante a reunião de programação;

VIII - Receber citação destinada ao armador e diligenciar sobre notificações da Autoridade Portuária a fim de intimar seu representado e respectivo seguro (P&I) acerca de processos instaurados pela Autoridade Portuária.

§1º A substituição do navio já anunciado será permitida desde que mantida a mesma carga e volume. Tal alteração deverá ser comunicada à Gerência de Operações da Autoridade Portuária com prazo mínimo de 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação.

§2º Nos casos de omissões ou cancelamentos de escalas, a Gerência de Operações da Autoridade Portuária deverá ser comunicada por escrito, em até 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência do fato. Da comunicação devem constar expressamente os motivos das omissões ou cancelamentos, bem como o rol de todos os clientes prejudicados, conforme art. 32, XIII da Resolução nº 3.274- ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014.

§3º Navios com idade superior a 18 (dezoito) anos, a critério da Autoridade Marítima, estarão sujeitos às inspeções PSC e FSC, localmente baseada na Capitania dos Portos de Santa Catarina (CPSC), devendo apresentar o Certificado de Seguro P&I com cláusula de remoção de destroços (wreckremoval) à Autoridade Portuária.

Art. 7º As embarcações que realizarão operações consecutivas de carregamento ou descarregamento, independente da ordem das operações, poderão fazê-lo sem necessidade de desatracar, desde que tais operações tenham sido anunciadas à Gerência de Operações da Autoridade Portuária com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação.

Parágrafo único: O disposto no *caput* deste artigo alcança somente as operações realizadas no mesmo berço de atracação.

Art. 8º A embarcação situada na área delimitada pela poligonal do Porto Organizado com mercadoria perigosa e que não esteja ainda inteiramente livre de vapores inflamáveis, deverá exibir quando atracada, fundeada ou em movimento, a bandeira "B" do Código Internacional de Sinais, além de uma luz vermelha visível em todo o horizonte a uma distância de no mínimo 3 (três) milhas náuticas.

Art. 9º No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar imediatamente dos berços, rumando para a margem do canal, fora da área de aproximação para atracação, onde fundearão para combate ao fogo sem dificultar a navegação.

Art. 10. Todo aquele que intencionar receber ou embarcar mercadorias de natureza especial, sobretudo quando se tratar de mercadorias perigosas, deverá verificar junto à Autoridade Portuária se o Porto dispõe de instalações e recursos adequados e compatíveis com a movimentação e armazenagem da referida mercadoria antes de efetivar o respectivo contrato de transporte marítimo.

Parágrafo único. A Autoridade Portuária não será responsabilizada por qualquer prejuízo ou dano que o dono, consignatário de mercadoria ou transportador marítimo e terrestre venham a causar ou a sofrer, caso não seja observado o que exigido no *caput* deste artigo.

Art. 11. Para efeito do disposto nesta Resolução, considerar-se-ão mercadorias perigosas as que assim são classificadas no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG) da *International Maritime Organization* (IMO) ou em norma brasileira específica.

Art. 12. Nenhum serviço a bordo (incluindo mergulho) será autorizado ou executado sem prévia autorização da Gerência de Operações da Autoridade Portuária e, senecessário, dos demais órgãos intervenientes.

Art. 13. É expressamente proibida a lavagem de porões, raspagem, picotagem e polimento de hélices/cascos dentro da área do Porto Organizado, definida por sua poligonal.

Parágrafo único: Excepcionalmente, somente em casos de reparos determinados pela Autoridade Marítima, serão permitidos serviços de pintura, tais como: nome da embarcação, porto de inscrição, escala de calado e disco de *Plimsoll*. Nesses casos, deverão ser apresentadas previamente as especificações de todas as medidas de segurança e meio ambiente que serão adotadas para a realização do serviço para aprovação pelas Gerências de Operações e de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Autoridade Portuária.

Art. 14. O posicionamento das embarcações será previamente informado pela Autoridade Portuária durante as reuniões de atracações.

Parágrafo único: visando à otimização, à eficiência, ao bom funcionamento do Porto e ao interesse público, a Autoridade Portuária poderá determinar o reposicionamento das embarcações a qualquer momento, às expensas do navio beneficiado, quando houver, ou do próprio navio reposicionado, quando para atendimento do interesse público.

Art. 15. A distância segura entre os navios será de no mínimo 20 (vinte) metros.

Parágrafo único: caso a praticagem constate mau tempo ou identifique outro fator de risco à segurança dos envolvidos, a distância mínima poderá ser alterada durante a manobra.

Art. 16. Em situações de instabilidade declarada pelo capitão da embarcação, a Autoridade Portuária poderá reportar à Marinha do Brasil para apuração dos fatos.

Art. 17. As providências para os trabalhos de carregamento ou descarregamento, bem como as atracações e desatracações, somente podem ocorrer após a expedição de todas as autorizações e licenças exigidas pelos órgãos intervenientes.

Art. 18. Uma vez intimado a desatracar por quaisquer razões, com justificativa fundamentada, se houver recusa por parte do capitão, serão imputadas automaticamente ao Armador/Afretador, diretamente ou por meio de seus representantes legais no Brasil, quando for o caso, penalidades pecuniárias e administrativas previstas na legislação vigente. Se for necessário, serão suspensas as operações – incluindo utilização dos *gates* e balanças.

Art. 19. Caberá ao operador portuário ou representante legal da carga apresentar em até 48 (quarenta e oito) horas antes da atracação o preenchimento da Declaração de Suficiência Operacional (modelo Anexo I), por intermédio da qual informa a disponibilidade mínima de 75% (setenta e cinco por cento) da carga a ser embarcada.

§1º Para efeitos de verificação de armazenamento e disponibilidade serão consideradas as cargas que estiverem armazenadas em Imbituba ou em municípios vizinhos, desde que o local de armazenamento esteja situado a uma distância máxima de até 100 km (cem quilômetros) do Porto Organizado de Imbituba.

§2º No caso de operação que envolva mais de um exportador, a declaração deverá ser emitida pelos operadores responsáveis ou representantes legais e a soma das quantidades declaradas deve atender o mínimo de carga estabelecido no *caput* deste artigo.

CAPÍTULO III DAS NORMAS DE ATRACAÇÕES

Art. 20. Para fins de classificação da embarcação com vistas à concessão de atracação, prevalecerá a mercadoria que perfizer mais de 50% (cinquenta por cento) da totalidade da carga.

Art. 21. As atracações serão concedidas seguindo a ordem de prioridades, de preferências e de cronologia de chegada ao Porto de Imbituba, nos termos abaixo:

I – Terão prioridade de atracação embarcações militares, em operações não comerciais, e barcos em situações de arribada forçada;

II – Berço 1: preferencial aos navios na seguinte ordem:

- a) granel líquido;
- b) granel sólido; e
- c) carga geral.

III – Berço 2: prioritário aos navios de contêineres, sendo concedida apenas a 01 (um) navio por vez. Posteriormente, preferenciais aos navios na seguinte ordem:

- a) carga geral;
- b) granel sólido; e
- c) granel líquido.

IV – Berço 3: preferencial aos navios na seguinte ordem:

- a) granel sólido;
- b) carga geral; e
- c) granel líquido.

§1º Na hipótese prevista no inciso I do *caput* deste artigo, as atracções deverão ocorrer primeiramente nos berços que estiverem vagos. Caso todos os berços estejam ocupados e exista a necessidade de atracção em carácter prioritário, o último navio atracado deverá zarpar para área de fundeio externo, exceto em situações em que haja determinação por parte de algum órgão interveniente.

§2º Na hipótese prevista no inciso II do *caput* deste artigo, terão preferência no Berço 1 embarcações que tenham dimensões superiores àqueles navios aptos a atracar no Berço 3 (atualmente calado máximo de 11,50 metros e comprimento máximo de 215 metros).

§3º Na hipótese prevista no inciso III do *caput* deste artigo, os navios preferenciais ou convencionais que atracarem no Berço 02 estarão sujeitos à desatracção imediata logo após cumprido o prazo de 24 (vinte e quatro) horas que a arrendatária do Terminal de Contêineres possui para apresentar a previsão de atracção à Autoridade Portuária.

Art. 22. Nas requisições de troca de berço (*shift*) de quaisquer embarcações, quando autorizadas pela Autoridade Portuária, prevalecerá o navio que estiver fazendo o movimento (*shift*), mesmo que haja outros navios preferenciais aguardando atracção para o berço pretendido.

§1º A troca de berço (*shift*) será possível somente quando houver atracção condicional para adiantar a fila de navios. Ocorrendo vaga no berço anteriormente programado a este navio, ele poderá efetuar a troca de berço, desde que seja a sua vez, obedecendo a ordem cronológica de chegada na barra.

§2º Os pedidos de *shift* por motivos diversos das hipóteses previstas neste artigo serão previamente analisados pela Autoridade Portuária, a qual decidirá com base nos seguintes critérios: otimização das taxas de ocupação dos berços, segurança (*safety*), regularidade e otimização das operações portuárias.

§3º Entende-se como *shift* tanto a realização de troca de berço, como a puxada de embarcação com ajuste em suas amarrações, ou seja, trocas de cabeços de amarração, caso venham a impossibilitar a atracção de outra embarcação em berço contíguo.

Art. 23. As embarcações que tiverem suas manobras postergadas por motivos imputados à Autoridade Portuária (casos de realização de dragagem, batimetria e outros serviços) ou prerrogativa da preamar (aguardo de maré), terão sua atracação garantida, mesmo que haja outro navio preferencial para aquele berço.

Art. 24. Para atracações convencionais, o critério obedecerá a ordem cronológica de chegada dos navios na área de fundeio.

Parágrafo único: a hora da chegada da embarcação será informada em documento enviado pelo comandante do navio ao seu agente local e, em caso de dúvida, poderá a Autoridade Portuária exigir cópia da folha do diário de bordo.

Art. 25. Caso o navio tenha se beneficiado de atracação prioritária ou preferencial e seja verificada a inexatidão das informações apresentadas à Autoridade Portuária, o mesmo será penalizado com sua desatracação imediata, passando para o último lugar na fila de espera, tudo de acordo com a programação de navios.

§ 1º No caso do *caput* deste artigo, o próximo navio do exportador/importador penalizado, quando da solicitação de nova atracação, será reposicionado como último da fila.

§ 2º A mesma penalidade descrita no *caput* deste artigo será imputada aos clientes que apresentaram informações inverídicas na Declaração de Suficiência Operacional (Anexo I desta Resolução).

Art. 26. Só serão permitidas atracações às embarcações que estejam liberadas e autorizadas no sistema "Porto Sem Papel", contando com a devida anuência de todos os órgãos intervenientes.

Art. 27. A permanência da embarcação no berço ou a contrabordo somente será autorizada se não vier a prejudicar o funcionamento do Porto, conforme análise e juízo da Autoridade portuária.

Art. 28. A embarcação que tiver que desatracar por questões técnicas ou administrativas terá assegurada a sua re-atracação, sendo o próximo da fila, exceto no caso previsto no art. 25 desta Resolução, quando este irá para o final da fila.

Parágrafo único. Após notificada a embarcação, será considerado final da fila em relação ao último navio da programação de navios do dia.

CAPÍTULO IV DA PRODUTIVIDADE OPERACIONAL

Art. 29. Os operadores portuários deverão cumprir as seguintes pranchas mínimas de produtividade:

I – Contêineres:

a) Berço 02: 50 (cinquenta) movimentos por hora (MPH);

b) Demais: 25 (vinte e cinco) movimentos por hora (MPH).

- berços:
período;
- II – Carga geral (descarregamento e carregamento) em quaisquer
- a) Tora de madeira: 850 (oitocentas e cinquenta) toneladas por
- a) Unitizada: 400 (quatrocentas) toneladas por período;
- b) Cargas de projeto e novas cargas que vierem a operar terão sua prancha analisada e posteriormente estabelecida pela Autoridade Portuária;
- c) Animais vivos (*live stock*) 350 (trezentas e cinquenta) toneladas por período.
- 1.000 (mil) toneladas por período;
- III – Granéis Líquidos (descarregamentos) em quaisquer berços:
- IV – Granel sólido – minerais e grãos agrícolas (descarregamento):
- a) Berço 1: 1.500 (uma mil e quinhentas) toneladas por período;
- b) Demais: 1.000 (mil) toneladas por período.
- V – Granel sólido – grãos agrícolas (carregamento):
- a) Berço 1: 2.400 (duas mil e quatrocentas) toneladas por período;
- b) Berço 2: 2.000 (duas mil) toneladas por período;
- c) Berço 3: 1.750 (mil setecentas e cinquenta) toneladas por período.
- VI – Granel sólido – Arroz, farelo, cascas ou pellets (carregamento):
- a) Berço 1: 1.400 (uma mil e quatrocentas) toneladas por período;
- b) Demais: 1.200 (mil e duzentas) toneladas por período.
- VII – Granel sólido – minerais (carregamento):
- a) Berço 1: 1.200 (mil e duzentas) toneladas por período;
- b) Demais: 1.200 (mil e duzentas) toneladas por período.

§ 1º Os pesos serão aferidos pelas balanças dos recintos alfandegados ou terminais arrendados.

§ 2º Mesmo que não haja nenhuma embarcação fundeada e apta a atracar e operar, o navio que estiver em operação ainda assim deverá ter a obrigação de cumprir pelo menos 70% (setenta por cento) das pranchas estabelecidas neste artigo.

Art. 30. Caso haja descumprimento das produtividades fixadas no artigo 29 desta Resolução, as embarcações estarão sujeitas à desatracação quando as operações portuárias apresentarem 4 (quatro) períodos, sucessivos ou não, de baixa produtividade ou inoperância.

§ 1º Para fins de desatracação por baixa produtividade e inoperância não será computado o período em que ocorrer a atracação e o primeiro período de operação.

§ 2º São causas que podem afastar a desatracação por baixa produtividade:

I – Eventual congestionamento das vias de circulação interna e externa, não imputável ao operador portuário;

II – Eventual congestionamento ou inoperância das balanças de pesagem do Porto Organizado;

III – Queda do sistema aduaneiro do Porto Organizado que venha a retardar o fluxo normal da operação;

IV – Quedas de energia elétrica que possam retardar ou prejudicar o fluxo normal da operação;

V – Greves ou outros tipos de manifestações que afetem diretamente a atividade portuária;

VI – Atividade de recheio de granel sólido na importação, desde que devidamente comprovado à Autoridade portuária, sendo 1 recheio por porão, através do relatório diário de operação (*daily report*);

VII - Atividade de recheio(achano) de granel sólido na exportação, desde que devidamente comprovado à Autoridade Portuária, sendo 1 recheio por porão, através do relatório diário de operação (*daily report*);

VIII – Situações a bordo que comprometam a atividade dos operadores portuários.

§ 3º São causas que podem afastar a desatracação por inoperância:

I – Condições climáticas adversas (chuvas, ventos, neblina, ressacas) que impossibilitem o chamamento de terno. Neste caso, o operador deverá apresentar no período subsequente justificativa baseada na previsão climática, tendo como fonte a EPAGRI/CIRAM;

II – Defeitos nos equipamentos portuários e seus conjuntos de acessórios. Será concedido apenas um período de carência, desde que tal evento tenha sido devidamente comprovado pelo operador portuário à Gerência de Operações da Autoridade Portuária;

III – Atrasos por parte dos órgãos intervenientes que impossibilitem o início das operações.

IV – Situações a bordo que comprometam a atividade dos operadores portuários.

§ 4º Não serão concedidos abonos em situações que causem dificuldades e atrasos na operação motivadas por aspectos construtivos da embarcação ou características próprias de equipamento de bordo, tais como: baixo desempenho e velocidade

na operação, inadequação do tipo de carga ao navio e outros fatores previamente conhecidos pelo afretador.

§ 5º O operador portuário poderá requerer que seja abonado eventual descumprimento de prancha mínima, desde que comprove a ocorrência de uma das causas previstas nos parágrafos segundo (baixa produtividade) e terceiro (inoperância) deste artigo, mediante requerimento à Gerência de Operações da Autoridade Portuária até 12 horas após o período em que tenha se verificado a ocorrência.

§ 6º A primeira aferição do desempenho da operação para verificação de baixa produtividade somente ocorrerá ao final do 5º período de operações, considerados os 4 (quatro) períodos de operação anteriores.

§ 7º Se a produtividade ao final de 4 (quatro) períodos for maior ou igual à soma das produtividades mínimas em cada período, nenhum desses períodos será considerado de desempenho insuficiente, mesmo que tenha apresentado movimentação abaixo do mínimo estabelecido no artigo 29 desta Resolução.

Art. 31. Para efeitos de desatracação, a manobra de saída deverá ocorrer após ao término do período em que for recebida a notificação por parte da Autoridade Portuária.

Art. 32. É de responsabilidade do operador portuário informar à Gerência de Operações da Autoridade Portuária, no período subsequente, o(s) motivo(s) para eventual não requisição de terno junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO).

Art. 33. Havendo outra embarcação apta a operar, o operador portuário titular da operação do navio atracado terá que requisitar terno junto ao OGMO, exceto nos casos previstos no artigo 30, § 3º, inciso I desta Resolução.

Art. 34. Os prazos para baixa produtividade e inoperância só serão contabilizados a partir do momento em que outra embarcação esteja localizada na área do Porto Organizado, requeira atracação e esteja apta a operar imediatamente.

Art. 35. A notificação em relação ao descumprimento dos parâmetros mínimos de produtividade operacional independe de reunião de programação.

Art. 36. O não cumprimento das pranchas mínimas de produtividade previstas nesta Resolução, além de gerar as consequências aqui previstas, será considerada infringência às normas fixadas pela Autoridade Portuária, registrando-se tal ocorrência no cadastro de pré-qualificação do operador portuário, bem como a comunicação à ANTAQ para as providências cabíveis, já que o fato configura, dentre outras, a infração descrita no art. 32, XXXVIII da Resolução nº 3.274 - ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014.

Art. 37. A Autoridade Portuária informará diariamente na reunião de programação sobre os eventos relativos as operações em curso, como períodos de inoperância, baixa produtividade, abonos concedidos, abonos em análise e assuntos pertinentes aos navios em operação, navios em fila de espera e navios esperados.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 38. As operações portuárias deverão cumprir o horário operacional do Porto Organizado nos sete dias da semana, sendo os seguintes os períodos de trabalho:

I – Período de Trabalho 1: 7 h às 13 h;

II – Período de Trabalho 2: 13 h às 19 h;

III – Período de Trabalho 3: 19 h à 1 h;

IV – Período de Trabalho 4: 1 h às 7 h.

Art. 39. As ordens para atracação e desatracação são de responsabilidade exclusiva da administração portuária.

Art. 40. A administração portuária poderá suspender ou cancelar a qualquer momento as operações que prejudiquem o bom funcionamento do porto.

Art. 41. As operações portuárias deverão respeitar estritamente todas as normas vigentes no Porto Organizado de Imbituba.

Art. 42. As reuniões de atracação acontecerão diariamente, de segunda a sexta, às 9h30m, na sala de reuniões da Gerência de Operações da SCPAR Porto de Imbituba S.A., sob a coordenação e a autoridade da Administração do Porto.

§ 1º Reuniões extraordinárias serão convocadas sempre que fato relevante ocorrer, quando todos os interessados serão convocados a participar, inclusive nos feriados e fins de semana.

§ 2º As atracações serão programadas apenas nas reuniões de programação das atracações e operações.

§ 3º Qualquer manobra realizada sem estar prevista na reunião respectiva, terá que ser motivadamente e formalmente justificada junto à Administração do Porto, cabendo à Autoridade Portuária decidir se houve infração à norma estabelecida.

Art. 43. O descumprimento das normas e procedimentos operacionais previstos nesta Resolução sujeitará o infrator às penalidades administrativas, cíveis e criminais previstas na legislação vigente, sendo considerado, para todos os efeitos, desobediência ao regulamento do Porto Organizado.

Art. 44. Os casos especiais ou omissos serão decididos pela Autoridade Portuária com base nos princípios da legalidade, razoabilidade, proporcionalidade e eficiência, buscando sempre preservar a continuidade, a operacionalidade e a produtividade das operações portuárias.

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

Art. 45. Fica revogada a Portaria PRE nº 005, de 19 de abril de 2018.

Art. 46. A presente Resolução entra em vigor na data da publicação do extrato da norma no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina.

Parágrafo único. A íntegra desta Resolução deve ser imediatamente publicada no site da SCPAR Porto de Imbituba S.A.

Imbituba, 16 de dezembro de 2020.

LUÍS ANTÔNIO BRAGA MARTINS
Diretor Presidente

FÁBIO DOS SANTOS RIERA
Diretor de Infraestrutura e Logística

ANEXO I
MODELO
DECLARAÇÃO DE SUFICIÊNCIA OPERACIONAL

Nº: *(a ser preenchido pela AP)*

EXPORTADOR:

CNPJ:

OPERADOR PORTUÁRIO:

NAVIO:

CARGA:

NCM:

ARMAZÉM	MUNICÍPIO	CAPACIDADE DO ARMAZÉM (t)	QUANTIDADE ARMAZENADA (t)

Declaramos para os devidos fins que possuímos a tonelagem mínima de 75% (setenta e cinco por cento) da carga a ser embarcada no navio acima nominado.

Declaramos ainda estar ciente de que a omissão de informação ou a apresentação de dados e documentos falsos e/ou divergentes pode resultar em responsabilidade administrativa, civil e criminal, conforme determina a legislação vigente.

Autorizamos, desde já, a devida investigação e fiscalização para fins de averiguar e conferir a veracidade da informação constante da presente declaração.

OPERADOR PORTUÁRIO