

Dispõe sobre as normas e procedimentos de programação, atracação, operação e desatracação de embarcações/navios e dá outras providências no Porto de Vitória.

CAPÍTULO I DO OBJETIVO

Art. 1º. Estabelecer, sistematizar, normatizar, regulamentar e disciplinar as regras básicas, diretrizes, condições, parâmetros técnicos e procedimentos administrativos e operacionais relativos à realização dos serviços de programação, atracação, operação e desatracação de embarcações/navios, estabelecendo as condições básicas para a execução dos serviços garantindo melhor controle e fiscalização por parte da Administração/Autoridade Portuária do Porto de Vitória nas áreas sob sua jurisdição, em conformidade com o estabelecido nas leis, decretos e portarias que regem a matéria, e em consonância as demais autoridades competentes.

CAPÍTULO II DA APLICAÇÃO E ABRANGÊNCIA

Art. 2º. Esta Norma aplica-se no âmbito do Porto de Vitória, cabendo à Gerência de Operações da Vports fazer cumpri-la.

Art. 3º. A esta Norma deverá ser utilizada subsidiariamente os dados de prescrição do Porto previstos na Norma da Autoridade Portuária 01 – NORMAP 01 (Norma de Tráfego e Permanência de Embarcações/Navios no Porto de Vitória), as Normas Operacionais da Autoridade Portuária do Estado do Espírito Santo e Regulamento de Exploração do Porto.

CAPÍTULO III DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º. Para efeitos desta Norma, considera-se:

- I. **ATRACAÇÃO IMEDIATA:** É a concessão de atracação imediata de embarcação, previamente fixada pela AUTORIDADE PORTUÁRIA, quando da chegada à área de fundeio do porto, podendo incorrer na desatracação de outra embarcação.
- II. **ATRACAÇÃO PREFERENCIAL:** É aquela concedida e que ocorre em berço preferencial fixado pela Administração/Autoridade Portuária para movimentação de cargas para as quais o porto possua instalações especiais.
- III. **ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA:** É aquela concedida pela Administração/Autoridade Portuária em que determinadas embarcações/navios tem precedência sobre outras, independente da ordem cronológica de chegada.
- IV. **ATRACAÇÃO CONDICIONAL:** É a atracação que a Administração/Autoridade Portuária concede a embarcações/navios que não se utilize de condições previstas nas atracações imediatas, prioritárias ou preferenciais, autorizadas desde que o navio pretendente se submeta a desocupar o berço imediatamente, e em tempo hábil, às suas próprias expensas, após a chegada na barra de embarcação/navio que detenha essas condições.
- V. **BERÇO:** É o local (ponto) definido pela Administração/Autoridade Portuária para

- atracação de embarcações/navios.
- VI. RITMO NORMAL: É o trabalho simultâneo e contínuo nos porões do navio que tenham mercadorias a movimentar no porto, durante todos os períodos, ininterruptamente.
- VII. PRANCHA (CADÊNCIA OPERACIONAL): É o volume de carga (produção), medido na unidade correspondente (por exemplo: tonelada, contêiner, metro cúbico), conforme a natureza da carga, por determinado período.
- VIII. PRANCHA MÍNIMA: é a produção mínima exigida para cada tipo de movimentação, a que se compromete movimentar um navio, por imposição normativa ou contratual, por determinado período.
- IX. PERÍODO: É o horário operacional (tempo de trabalho), diurno ou noturno, estabelecido pela Administração/Autoridade Portuária.
- X. AGENTE DO NAVIO/MARÍTIMO: É a pessoa jurídica constituída e instituída para a execução dos serviços de representação de armadores, transportador marítimo, afretadores, e outras representações inerentes ao segmento de navegação, devidamente nomeados, que por sua conta e ordem, praticam os atos e procedimentos perante a Administração/Autoridade Portuária e demais órgãos intervenientes.
- XI. AGENCIAMENTO: É o serviço de representação de parte ou de todos os interesses do navio enquanto no Porto de Vitória.
- XII. OPERADOR PORTUÁRIO: É a pessoa jurídica, pré-qualificada junto à Administração/Autoridade Portuária, responsável pela execução das operações de carga, descarga e movimentação de mercadorias do navio.
- XIII. CARGA DE PROJETO: É o tipo de carga que devido às suas dimensões ou tonelagem exija equipamentos e/ou procedimentos especiais para a sua movimentação.
- XIV. NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.
- XV. NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos (exemplo: exploração de petróleo).
- XVI. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.
- XVII. NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.
- XVIII. TEMPO PERMITIDO: é a razão entre a tonelagem a ser movimentada e a prancha mínima a ser cumprida.

CAPÍTULO IV

DAS REGRAS COMUNS E GERAIS PARA PROGRAMAÇÃO, ATRACAÇÃO, OPERAÇÃO E DESATRACAÇÃO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DE VITÓRIA

Seção I - Das disposições gerais

Art. 5º. A utilização do canal de acesso, área de fundeio, bacia de evolução e berços de atracação pelas embarcações/navios que demandem o Porto de Vitória será autorizada pela Administração/Autoridade Portuária obedecendo as normas estabelecidas pela Administração/Autoridade Portuária, Autoridade Marítima (Capitania dos Portos do Espírito Santo, Marinha do Brasil – CPES/MB), e demais órgãos anuentes e/ou intervenientes nas operações portuárias.

Art. 6º. Excetuando-se o caso de arribada, quando determinado pela Autoridade Marítima, o Armador, o transportador aquaviário ou seu agente de navegação, conforme o caso deverá requerer a autorização a que se refere o Art. 5º, atendendo o previsto no Art. 7º.

Art. 7º. Para a programação de embarcações/navios no Porto de Vitória, o Agente responsável pelo navio deverá fornecer para a VPORTS, por meio do Documento Único Virtual (DUV) do módulo “Concentrador de Dados Portuários” do sistema Porto Sem Papel (PSP), com antecedência mínima de 04 (quatro) dias úteis da chegada do navio na barra, as informações e os documentos necessários exigidos pelo sistema e solicitar a atracação, mantida a correta aplicação das disposições desta Norma e com a designação do Operador Portuário pré-qualificado responsável pelas operações.

§ 1º. No caso de embarcações/navios em navegação de Apoio Marítimo, a antecedência exigida será de 06 (seis) horas, havendo depósito caução das Tarifas Portuárias necessárias, de acordo com a norma de faturamento.

§ 2º. Caso não sejam cumpridas as condições estabelecidas no caput do Art. 7º, será considerado como data e hora de chegada do navio na área de fundeio a de 04 (quatro) dias úteis após o horário de registro da solicitação de atracação do DUV no sistema Porto Sem Papel.

§ 3º. O navio que encontrar-se atracado em um berço e estiver programado para atracar em outro, no mesmo porto, para fins de programação da ordem de atracação, terá considerado como data e hora de chegada na área de fundeio do Porto, a data e hora da desatracação do berço em que se encontra atracado.

§ 4º. O acesso ao canal e a realização de operações nas áreas do Porto de Vitória por embarcações em navegação de Apoio Portuário somente serão autorizadas mediante aviso ao Posto de Controle da Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) e Centro de Controle do Sistema Integrado de Gerenciamento e Controle de Tráfego de Embarcações (VTMIS), da VPORTS.

Art. 8º. No caso de embarcações que transportem mercadorias perigosas, o Armador, o transportador aquaviário ou seu Agente de Navegação, deverão, juntamente com as informações do Art. 7º, fornecer os seguintes dados específicos adicionais:

- I. Nome técnico correto das mercadorias, de acordo com a classificação do Código da “International Maritime Organization” – IMO, da Organização das Nações Unidas – ONU, com ponto de fulgor, quando for o caso e o “UN Number” (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas) das mesmas;
- II. A quantidade de carga perigosa a bordo, identificando aquela que deverá ser desembarcada no Porto e a que permanecerá a bordo, com a localização desta última na embarcação/navio;
- III. O tipo de embalagem;
- IV. O estado da mercadoria perigosa e relato (s) de possíveis ocorrências de sinistros;
- V. Informação se a embarcação/navio possui certificado de seguro para o transporte de mercadoria perigosa.

Art. 9º. Todo aquele que quiser receber ou embarcar qualquer mercadoria ou carga, inclusive perigosa, deverá verificar junto à Administração/Autoridade Portuária, se o terminal dispõe de

instalações ou espaço suficiente e recursos adequados e compatíveis com a movimentação e armazenamento das referidas mercadorias ou cargas, antes de efetivar o respectivo contrato de operação portuária.

Art. 10º. Pela omissão ou imprecisão dos dados fornecidos, referidos nos Arts. 5º e 7º e seus parágrafos, e que resulte em evento danoso, cabe ao Armador, ao transportador aquaviário ou ao seu Agente a responsabilidade pelos prejuízos ou acidentes decorrentes.

Art. 11. Se, por ventura, for comprovada fraude nas informações fornecidas, principalmente nos casos em que o navio se beneficie de atracação imediata, prioritária ou preferencial, o navio infrator deverá desatracar imediatamente, passando a ocupar o último lugar na fila de espera, perdendo inclusive o direito a qualquer tipo de prioridade ou preferência em que pudesse estar originalmente enquadrado, sem prejuízo de quaisquer outras penalidades legais, cabendo ainda às empresas responsáveis pela informação assumirem as despesas dos Armadores preteridos.

Art. 12. O fundeio das embarcações sempre se fará em área própria, constante na Norma de Tráfego e Permanência do Porto de Vitória – NORMAP 1, definida pela Administração/Autoridade Portuária, conjuntamente com a Autoridade Marítima.

Seção II - Das modalidades de atracações e das condições para suas concessões

Art. 13. Será concedida a modalidade de atracação imediata às seguintes embarcações:

- I. Embarcações/navios em situação de assistência e salvamento, por intervenção da Autoridade Marítima (arribada);
- II. Embarcações/navios de passageiros, com ou sem carga a movimentar, conduzindo mais de 50 (cinquenta) passageiros;
 - a. Às embarcações/navios de passageiros em viagem de turismo será permitido somente o tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas para permanecer atracado no Porto.
 - b. As embarcações/navios de passageiros, para obter a atracação imediata deverão solicitá-la com antecedência mínima de 04 (quatro) dias úteis em relação à data da atracação pretendida.
 - c. Na falta de Cais ou Berço livre para a atracação imediata das embarcações/navios de passageiros, deverá ser efetuada a desatracação de um navio cargueiro pertencente ao mesmo armador do navio de passageiros. Não existindo o cargueiro no cais, a escolha recairá sobre outro navio do mesmo agente. Se também não houver outro navio do mesmo agente, será determinada a desatracação do navio com atracação mais recente, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a atracação do navio.
 - d. A desatracação de um cargueiro, prevista no item acima, só acontecerá se a empresa de navegação da embarcação/navio beneficiada, por seu agente ou representante, se comprometer, formalmente e por escrito, a pagar as despesas da desatracação e reatracação do referido cargueiro.
- III. Embarcações/navios da Marinha de Guerra, nacional ou estrangeira, conforme solicitação da Capitania dos Portos do Espírito Santo, em berço de cais previamente fixado, em comum acordo com a Administração/Autoridade Portuária;

- a. Na falta de cais livre para a atracação imediata das embarcações/navios da Marinha de Guerra Nacional ou estrangeiro, de acordo com entendimentos mantidos com a Capitania dos Portos, deverá ser determinada a desatracação de navio com atracação mais recente, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a atracação do navio de Marinha de Guerra.

Art. 14. Será concedida a modalidade de atracação preferencial às seguintes embarcações:

- I. Embarcações que tenham a movimentar, exclusivamente, em berço preferencial fixado pela Administração/Autoridade Portuária, nos termos desta Norma, cargas para as quais o porto possua instalações especiais ou instalações que reúna condições técnicas para tal;
 - a. A preferência prevista no item acima se dará apenas em relação ao berço que possua as instalações e equipamentos específicos para movimentar o embarque e desembarque das cargas transportadas pela embarcação/navio a ser agraciada com a preferência de atracação.

Art. 15. Respeitadas as preferências estabelecidas nos itens anteriores, serão concedidas prioridades excepcionais de atracação, em trechos de cais previamente fixados pela Administração/Autoridade Portuária, aos seguintes casos:

- I. As embarcações/navios cuja única operação a realizar no porto seja o embarque ou descarga de frutas frescas ou mercadorias perecíveis, frigorificadas ou não;
- II. As embarcações/navios cuja única operação a realizar no porto seja o embarque ou descarga de carga viva;

Art. 16. Para a concessão e programação da ordem de atracação, dentro de cada tipo de atendimento (faixa de prioridade, preferência ou atracação imediata), será observada e obedecida, via de regra, a ordem cronológica de chegada das embarcações na área de fundeio do Porto, salvo quando o comprimento do berço ou vaga disponível e/ou a sua profundidade não forem compatíveis com o comprimento ou o calado da embarcação/navio a atracar. Neste caso, fica a critério da Administração/Autoridade Portuária, a ordem de atracação que mais lhe convir.

- a. As embarcações/navios de grande área vélica, quando as condições meteorológicas na área de VTMIS forem consideradas desfavoráveis à permanência em segurança de tais embarcações; será considerado o horário de registro de entrada na área de fundeio como o horário de chegada, para fins de fila, conforme registro do VTMIS.
- b. A ordem cronológica de chegada será definida conforme registro do VTMIS.

Art. 17. As autorizações de atracação serão expedidas a partir das deliberações resultantes das Reuniões da Mesa Programadora podendo a Administração/Autoridade Portuária alterá-las no caso de antecipação de chegadas ou atrasos de saídas das embarcações.

§ 1º. A programação da ordem de atracação de embarcações/navios obedecerá como premissa a lista de Previsão de Chegada de Embarcações/navios (PCN), em ordem cronológica de chegada à área de fundeio, e serão definidas em reuniões públicas regulares

da Mesa Programadora, aberta a todos os interessados, obedecidas as condições estabelecidas pela Gerência de Operações da Vports.

§ 2º. Nas Programações de Atracação somente serão considerados os pedidos de atracação que atendam as condições estabelecidas nesta Norma, com o pagamento das respectivas Tarifas Portuárias necessárias e em especial quanto às documentações, informações e prazos previstos nesta Norma.

§ 3º. Os agentes ausentes nas Reuniões de Programação perdem o direito de contestar alterações da ordem de atracações estabelecidas nas respectivas Reuniões.

§ 4º. Alterações das programações e/ou de solicitação de preferência e/ou de mudança de berço sujeitam o navio a entrar na nova fila, no momento da informação dessa nova situação, tendo como data e hora de chegada sendo consideradas a data e hora do pedido de mudança. Observado o prazo de 2 (dois) dias úteis.

§ 5º. O engajamento/acréscimo na movimentação de carga, após atracação do navio, deverá ser previamente comunicado à Autoridade/Administração Portuária que poderá autorizar ou não. Esta solicitação deverá ser realizada com no mínimo 1 (um) dia útil de antecedência e só será considerada para a mesma atracação, para fins de operação, desde que assegurada a continuidade desta.

Art. 18. No caso de disputa de um berço desocupado para atracação, terá preferência o navio que tenha plenas condições operacionais. As embarcações que não tenham condições de plena operação integrarão o grupo de embarcações/navios na fila de espera, até que tenham sua situação regularizada. A definição de condição plena de operação será embasada nos seguintes aspectos e nesta ordem:

- I. Ordem de chegada das embarcações/navios no fundeadouro;
- II. Carga totalmente liberada pelos demais anuentes e intervenientes;
- III. Disponibilidade de pessoal e equipamentos para a operação;
- IV. Menor tonelagem de carga a ser movimentada.

Art. 19. Na eventualidade de duas ou mais embarcações/navios coincidirem nos horários de chegada, a definição da ordem de atracação será embasada pelo horário de "Solicitação de Atracação" registrada no DUV do sistema Porto Sem Papel.

Art. 20. As atracações das demais embarcações/navios, não previstas nas atracações imediatas, prioritárias ou preferenciais; ou em berço vago que não aquele destinado a ele, serão autorizadas desde que o navio pretendente solicite a atracação condicional formalmente à VPORTS, submetendo-se a desocupar o berço em até 12 horas (6 h + 6 h para a primeira maré favorável) às suas próprias expensas, após o fundeio de navio em condições plenas de operação.

§ 1º. O navio que desatracar por iniciativa própria terá assegurada a sua reatracação, considerando-se sua data e hora de chegada original no Porto, como se estivesse fundeado na barra, conforme autorização da VPORTS.

§ 2º. As embarcações/navios que não desocuparem a vaga nos prazos estabelecidos pela Gerência de Operações da Vports passarão a ocupar o último lugar nas respectivas filas de

espera.

Art. 21. As atracções somente serão concedidas pela VPORTS para embarcações/navios que se comprometam a cumprir a prancha estabelecida nesta Norma; sendo obrigatório trabalhar em ritmo normal 24 (vinte e quatro) horas por dia, 07 (sete) dias por semana, inclusive feriados, com o número máximo de ternos que a operação permita, sempre a critério da VPORTS, independente da instabilidade climática, utilizando todos os equipamentos de terra disponíveis que, em conjunto com os de bordo, possibilitem o incremento da produtividade operacional.

Art. 22. O navio que não realizar as operações de movimentação de carga em ritmo normal, sem justa causa, da forma prevista nesta Norma deverá desatracar imediatamente, indo ocupar o último lugar na fila de espera, como se houvesse chegado ao Porto no momento da desatracação.

Parágrafo único: Se houver falta de iniciativa do Armador ou de seu Agente, a Administração/Autoridade Portuária promoverá a desatracação por conta e risco do Armador.

Art. 23. A Administração/Autoridade Portuária não se obriga a conceder atracação às embarcações que demandam ao porto para movimentar carga em quantidade ou que necessite de equipamentos que não assegure uma operação contínua e/ou com rendimento incompatível com o tempo de permanência previsto e com índices de ocupação do cais, habitualmente verificados.

- I. Neste caso, será facultada atracação condicional ao Armador, com imediata desatracação da embarcação/navio, quando da chegada de embarcações em condições de operação plena que gozem de preferência ou prioridade de atracação no berço ocupado, e sem qualquer prejuízo e/ou custo aos demais Armadores que estejam previamente habilitados para tal operação;
- II. A embarcação/navio que desatracar por iniciativa própria terá assegurada a sua reatracação, considerando-se sua data e hora de chegada original no Porto;
- III. Não será concedida a atracação de embarcações/navios previstos no Art. 21 nos berços preferenciais e/ou prioritários, nas 12 (doze) horas que antecedem a confirmação de chegada de navio preferencial ou prioritário para ocupar o mesmo berço, a menos que o navio que optar por atracar condicionalmente, desatracue imediatamente, por sua conta e risco quando da chegada do navio preferencial ou prioritário para o berço, e conforme a condição que lhe foi concedida.

Art. 24. Quando o navio programado para atracar não estiver em condições de fazê-lo na data e horário estabelecido, serão chamadas as embarcações/navios seguintes, e será concedida atracação ao primeiro que estiver em condições plenas. O navio programado manterá seu lugar na fila, cedendo voluntariamente a vez às demais embarcações na fila até ter condições plenas.

Art. 25. Poderão ser permitidas permutas ou alterações de posições das embarcações/navios nas filas desde que haja anuência da Autoridade/Administração Portuária e acordo formal entre os armadores e/ou seus prepostos.

Seção III - Das situações com a embarcação/navio atracada

Art. 26. Os comandantes das embarcações atracadas deverão atender sem questionamentos, as ordens emanadas da Administração/Autoridade Portuária, mormente as que ocorrerem por situações de anormalidades que comprometa, sobretudo, a segurança de pessoas, instalações e

das próprias embarcações ou que prejudiquem o bom funcionamento do Porto.

Art. 27. Será obrigatória a realização de manobras de embarcações/navios, inclusive de giro, quando determinada pela Administração/Autoridade Portuária, caso o navio atracado em um berço interfira ou impeça a atracação ou operação de outro navio em berço adjacente, ficando as despesas por conta e risco do navio interessado na manobra, desde que após a manobra sejam mantidas as mesmas condições operacionais.

§ 1º. Durante as manobras, os Agentes das embarcações/navios deverão acompanhar a operação até o posicionamento final das embarcações/navios. O armador, o transportador marítimo ou o Agente do navio beneficiado será responsabilizado pelos prejuízos que as embarcações/navios venham a causar durante a manobra, sendo penalizado com o ressarcimento dos prejuízos junto a Administração/Autoridade Portuária.

§ 2º. Nos casos de deslocamentos inferiores a 50 (cinquenta) metros, em que forem exigidos serviços de práctico e de rebocadores, a responsabilidade pela manobra passará a ser daquele que assim o exigir.

§ 3º. A determinação de manobras pela Gerência de Operações da Vports, bem como o seu cumprimento por parte do Agente do Navio, deverá ocorrer conforme necessidade operacional estabelecida.

Art. 28. Operações de alar cais, para mudança de atracação de um berço para outro, estarão sujeitas a autorização prévia da Gerência de Operações da Vports.

Art. 29. A atracação de embarcação/navio a contrabordo de outra atracada no berço, excetuando barcaças de abastecimento de combustíveis, só será permitida mediante autorização prévia das Autoridades Portuária, Aduaneira e Marítima, a requerimento do Armador ou do seu preposto e sob total anuência e responsabilidade dos comandantes das embarcações envolvidas.

Art. 30. As embarcações/navios que obtiverem atracação prioritária ou preferencial podem simultaneamente embarcar e/ou descarregar mercadorias não-prioritárias ou não-preferenciais, desde que em cada caso, autorizado pela Administração/Autoridade Portuária, não haja prejuízo do Ritmo Normal de operação. Em hipótese alguma poderá ser excedido o prazo normal permitido de embarque ou descarga prioritária ou preferencial estabelecido para a realização das operações no berço, devendo o navio desocupar o berço de atracação tão logo seja concluída a movimentação objeto da preferência ou prioridade, na primeira maré favorável.

§ 1º. As embarcações/navios que, após procederem às movimentações referentes às atracações preferenciadas ou prioritárias, ainda estiverem programados para embarcar ou desembarcar outros tipos de cargas, deverão desocupar o berço às suas expensas, podendo se deslocar para outro berço, se disponível, para continuidade das operações com os outros tipos de carga, caso autorizado pela Administração/Autoridade Portuária;

§ 2º. Não havendo berço disponível, a embarcação/navio deverá desocupar o berço às suas expensas, entrando no final da nova fila neste momento ou a partir da entrega da cópia da notícia de prontidão (Notice of Readiness – NOR) à Gerência de Operações da Vports, obedecendo-se as regras do berço pretendido.

Art. 31. Conforme previsto no Art. 22, se, no transcorrer das operações de carga ou descarga de um navio, que esteja utilizando-se de uma preferência ou não, não seja mantido o ritmo normal, será determinada sua desatracação. No caso de embarcações/navios onde for pré-estabelecido tempo de operação para conclusão da operação de carga/descarga, fica determinada sua desatracação ao final do período estabelecido.

§ 1º. As operações não poderão ultrapassar em 20% (vinte por cento) o tempo permitido para a movimentação pretendida, entendendo-se com tempo permitido a razão entre a tonelagem a ser movimentada e a prancha mínima a ser cumprida. Caso a operação não seja finalizada dentro do tempo permitido + tolerância de 20%, o navio deverá desatracar imediatamente ao final desse prazo, entrando no final da fila, com sua data e hora de chegada sendo considerada a data e hora da desatracação.

§ 2º. Na eventualidade de um navio não cumprir a prancha mínima estabelecida para a carga, a partir do momento de vencimento do tempo permitido, a VPORTS cobrará valor de sobrestadia/retenção de berço, conforme item 3 da Tabela II da Tarifa Portuária.

§ 3º. O tempo de ocupação do berço de acostagem por uma embarcação/navio é o período compreendido entre o início de sua amarração para atracação no cais (passagem do primeiro cabo de amarração no cabeço) e a total desamarração para desatracação (soltura do último cabo de amarração do cabeço). Para efeito desta Norma, a contagem de tempo permitido para a operação se inicia a partir do primeiro período/turno subsequente a atracação, sendo que os turnos de trabalho se iniciam às 7h, 13h, 19h e 01h, encerrando-se ao término da operação, considerando-se nesse tempo, o necessário para peação da carga ou limpeza de porão.

Art. 32. Em períodos chuvosos de longa duração, em que dados meteorológicos informados pelo VTMS indiquem sua continuidade, poderá o interessado solicitar à Gerência de Operações da Vports, a desatracação de uma ou mais embarcações/navios que não operem com chuvas ou que não tiverem condição de manter o ritmo normal das operações, para o atendimento de embarcações/navios que possam operar nessas condições adversas e que tenham interesse na vaga, desde que o navio beneficiado responsabilize-se pelas despesas de desatracação, fundeio e posterior reatracação. Após consenso entre as partes, a Gerência de Operações da Vports providenciará os procedimentos constando em ata da reunião de programação e informes rotineiros.

§ 1º. As embarcações que cederem voluntariamente o berço para a atracação, manterão seu lugar na fila.

§ 2º. Cessada a instabilidade climática, o navio que cedeu a sua atracação a outro, deverá retornar ao berço em que estava atracado, na primeira maré favorável.

Art. 33. As embarcações/navios que atracarem e que acumularem 24 (vinte e quatro) horas contínuas sem movimentação de carga, por responsabilidade exclusiva do Operador Portuário, Armador ou preposto e/ou seus representados, estarão sujeitos a desatracação caso haja navio em condições de operar aguardando disponibilidade de berço, com o ônus de sua desatracação às suas próprias expensas, passando a ocupar o último lugar na fila de espera.

Art. 34. Uma vez intimado a desatracar, se o navio se recusar a efetuar a manobra, será imputado automaticamente ao Armador e/ou seu representante legal no Brasil, transportador marítimo ou seu

Agente, penalidades pecuniárias e administrativas previstas na legislação portuária vigente.

Parágrafo único: Incide na mesma penalidade o Armador e/ou seu representante legal no Brasil, transportador marítimo ou seu Agente, que, notificado pela Administração/Autoridade Portuária para efetuar a desatracação de seu navio, negar-se a realizar tal manobra argumentando outros fatos alheios as atividades operacionais do Porto, ressalvados os casos de segurança a navegação ou da embarcação/navio devidamente atestado pela Autoridade Marítima.

Seção IV - Da desatracação da embarcação/navio

Art. 35. Todas as embarcações, beneficiadas ou não com prioridade ou com preferência de atracação deverão desatracar, sem delongas, após o término das operações de embarque ou desembarque, a fim de possibilitar o imediato aproveitamento de sua vaga por outro navio aguardando autorização para atracar.

Art. 36. Considera-se como término da operação a completa peação e escoramento da carga, e a embarcação/navio estando em condições de viagem.

Art. 37. Caso a fila de atracação esteja vazia, poderá a critério da Administração/Autoridade Portuária, e mediante pedido formal do interessado, ser autorizada a permanência do navio atracado até que a fila de atracação se reative, devendo o navio desatracar na primeira maré favorável. Entretanto deverá ser observada a regulamentação da prancha.

Art. 38. Nas operações de desatracação, mesmo sob qualquer pretexto de facilitar a manobra, não é permitido girar o navio com auxílio das máquinas, apoiando-se na(s) defesa(s) e com qualquer cabo preso ao cabeço do cais.

Art. 39. É de responsabilidade do comandante ou de seu preposto, as avarias ou danos causados às instalações portuárias, durante as manobras de atracação e/ou desatracação da embarcação/navio sob sua responsabilidade.

Seção V - Das situações excepcionais

Art. 40. Caberá à Administração/Autoridade Portuária, a decisão das transferências das preferências e prioridades dos berços que sofrerem interdição de sua operação em razão da execução de obras, dragagens ou obras de programas de manutenções, na medida em que se fizerem necessárias.

Art. 41. Nos casos de obras, serviços de manutenção ou de outras ocorrências que ocasionem a interdição de berço (s) de atracação de um determinado terminal, fica facultado à Administração/Autoridade Portuária estabelecer fila única para os demais berços do terminal, enquanto durar a obra, serviços de manutenção ou período de interdição.

Parágrafo único: Caso seja estabelecida fila única, as atracações serão programadas pela ordem cronológica de chegada na área de fundeio, podendo, à critério da Administração/Autoridade Portuária, a flexibilização de ser alternada a ordem de atracação de pelo menos uma embarcação/navio que movimente um determinado tipo de carga e um que movimente outro tipo de carga, em caso de haver mais do que duas embarcações/navios com mesmo tipo de carga seguidos na ordem de chegada. Neste caso de alternância, ficam

suspensas as preferências e prioridades de atracação.

Art. 42. Cabe à Gerência de Operações da Vports a definição e divulgação formal à Praticagem e aos agentes, em tempo hábil, da ordem de prioridade entre embarcações/navios e manobras a serem executadas de forma sequencial, especialmente quando o tempo total disponível para realização das manobras, preservadas as condições mínimas de segurança, possa vir a não ser suficiente para a realização de todas as manobras que foram programadas.

CAPÍTULO V DA PRODUTIVIDADE OPERACIONAL MÍNIMA

Art. 43. Todas as operações portuárias estarão sujeitas à obrigatoriedade de cumprimento das pranchas mínimas estabelecidas que, se não atendidas, resultarão na determinação de desatracação do navio.

Art. 44. O Armador e/ou Operador Portuário devem disponibilizar o maior número de ternos possíveis, de maneira a assegurar a mínima prancha exigida por tipo de carga conforme estabelecido nesta Norma.

Parágrafo único: As pranchas específicas para cada tipo de carga serão detalhadas neste Capítulo.

Art. 45. As pranchas mínimas de referência são as seguintes:

Tipo de Carga	Sentido	Prancha Mínima
Granel Líquido	Embarque (caminhão)	2.000 ton/dia
	Embarque (tubulação)	4.000 ton/dia
	Desembarque (caminhão)	2.000 ton/dia
	Desembarque (tubulação)	4.000 ton/dia
Granel Sólido Mineral	Embarque	6.000 ton/dia
	Desembarque	6.000 ton/dia
Granel Sólido (com shiploader)	Embarque	7.000 ton/dia
	Desembarque	----
Granel Sólido Agrícola	Embarque	5.000 ton/dia
	Desembarque	5.000 ton/dia
Carga Geral (contêiner)	Embarque	15 un./hora
	Desembarque	20 un./hora
Carga Geral (sacaria unitizada)	Embarque	2.500 ton/dia
	Desembarque	2.500 ton/dia
Carga Geral (big-bags de no mínimo 0,5 ton)	Embarque	1.500 ton/dia
	Desembarque	2.000 ton/dia
Carga Geral (Ro-Ro)	Embarque	60 un/hora (veículos) 1.500 ton/dia (equipamentos)
	Desembarque	100 un/hora (veículos)

		3.000 ton/dia (equipamentos)
Carga Geral (siderúrgicos: Bobinas)	Embarque	4.000 ton/dia
	Desembarque	6.000 ton dia
Carga Geral (siderúrgicos: chapas, perfis, tarugos, vergalhões e outros)	Embarque	1.500 ton/dia
	Desembarque	2.500 ton/dia
Carga Geral (solta: Lo- Lo)	Embarque	2.000 ton/dia
	Desembarque	2.000 ton/dia
Carga Geral (bloco de rochas)	Embarque	7.000 ton/dia
	Desembarque	---
Carga de Projeto	Embarque	400 ton/dia
	Desembarque	700 ton/dia
Escória	Embarque	10.000 ton/dia
	Desembarque	---

Art. 46. Para efeito de aferição da produtividade média (prancha média de movimentação realizada), será considerada a tonelagem total (ou total de unidades movimentadas) acumulada movimentada pelo navio até o último período de operação anterior ao do cálculo, a qual será dividida pelo tempo acumulado de operação decorrido até o último período de operação anterior ao do cálculo.

§ 1º. A pedido da Administração/Autoridade Portuária, o Operador Portuário deverá entregar ao término da operação, no período subsequente de trabalho, ao Fiel Depositário os tickets de pesagem e as fichas de Controle de Operações Portuárias (COP), e cópia da conferência de bordo, para efeito dos cálculos da produtividade média acumulada.

§ 2º. Caso o Operador Portuário não realize a entrega da documentação solicitada no parágrafo anterior, será aplicada penalidade de paralisação de toda operação desse operador, seja no cais ou no pátio ou retroárea, sendo que este tempo de paralisação não poderá ser utilizado para expurgo de tempo inoperante.

Art. 47. Nos cálculos dos coeficientes de produtividade acumulada serão expurgados os tempos considerados inoperantes, evidenciado nos seguintes casos:

- I. Chuva (nos casos de mercadorias sensíveis a umidade), desde que paralise totalmente a operação;
- II. Falta de energia elétrica, sob responsabilidade da VPORTS ou da concessionária local;
- III. Quebra ou inoperância de equipamentos da VPORTS integrados à operação;
- IV. Tempo de manobras de deslocamento do navio, quando solicitados pela Administração/Autoridade Portuária e/ou Marítima;
- V. Outros fatores comprovadamente de responsabilidade do Porto.

Parágrafo único: Outros casos específicos de paralisações que poderão ser utilizadas em cada berço de atracação específico e serão detalhadas no Capítulo VI desta Norma.

Art. 48. As pranchas para as demais embarcações/navios ou cargas, que não ocupem qualquer preferência/condições estabelecidas na presente Norma serão estabelecidas pela Diretoria Executiva da VPORTS, desde que seja formalizado pelo Armador ou Operador Portuário, e após

análise da Gerência de Operações.

CAPÍTULO VI REGRAS E DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS POR BERÇO DE ATRACAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA

Seção I - Do Cais Comercial de Vitória

Berço 101

Art. 49. O Berço é considerado prioritário, na seguinte ordem de embarcações/navios que venham a movimentar as seguintes cargas:

- I. Carga Geral em navios Roll on Roll off; e
- II. Granel Sólido (embarque)

§ 1º. O berço apresenta prioridade de atracação para embarcações/navios na seguinte ordem:

- a. Veículos, máquinas, equipamentos e carga geral solta em embarcações/navios do tipo roll on – roll off, cujo tempo de ocupação do berço não exceda 24 horas (18 horas de operação + até 6 horas para a primeira maré favorável);
- b. Granel sólido embarcado em sistema de caçamba articulada.

§ 2º. As atracações e desatracações neste berço deverão seguir os seguintes procedimentos:

- I. No caso de chegada na barra de navio que usufrua da Prioridade I e esteja atracado no berço navio movimentando demais tipos de carga, seu tempo de permanência no berço deverá ser estendido até, no máximo, 30 horas (24 horas de operação + até 6 horas para a primeira maré favorável), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua da Prioridade I.
 - a. O navio que utilize a atracação condicional deverá desatracar dentro do período previsto no Inciso anterior, voltando a ocupar o seu lugar na fila.

Berço 102

Art. 50. O Berço é considerado prioritário, na seguinte ordem de embarcações/navios que venham a movimentar as seguintes cargas:

- I. Granel Sólido (embarque); e
- II. Carga Geral.

§ 1º O berço apresenta prioridade de atracação para embarcações/navios que tenham que embarcar cargas na seguinte ordem:

- I. Granel sólido embarcado em sistema de caçamba articuladas.
- II. Carga Geral utilizando sistemas de unitização (por exemplo: pallets, marine slings, big bags, amarrados, entre outros);

- III. Veículos, máquinas, equipamentos e carga geral solta em embarcações/navios do tipo roll on – roll off.

Berço 103

Art. 51. Atracação preferencial para navios nas seguintes condições:

- I. Navios destinados a realizar operação de movimentação de tubos flexíveis para apoio marítimo à exploração de petróleo.
 - a. Conforme Contrato de Exploração Technip de dez/2022, estabelecido com a VPORTS, a concessão desta preferência é condicionada ao uso do sistema de enrolamento (transferência) de tubos flexíveis do Berço 104 e/ou carregamento/descarregamento de Bobinas via Cábrea, em um prazo de até 96 (noventa e seis) horas após solicitação da TechnipFMC, para carregamento/descarregamento de PLSV (Pipe Lay Supply Vessel), e que o berço fique livre e desimpedido para os demais usuários nos intervalos das atracações dos navios que detém a preferência.

Berço 104

Art. 52. O Berço é considerado preferencial para embarcações de apoio (lanchas, flutuantes e afins).

Art. 53. No tempo de ocupação de todos os berços do cais Comercial de Vitória, também serão expurgados os tempos de paralisação por motivo de fechamento do trânsito para veículos pesados pela Prefeitura Municipal de Vitória (das 07:00h às 09:00h e das 17:00h às 19:00h dos dias de semana), caso ocorram.

Berço 906

Art. 54. O Berço é considerado preferencial para embarcações/navios de apoio a pesquisa, projetos, prospecção e produção na área de petróleo e gás (supply-boat).

Seção II - Do Cais de Capuaba

Berço 201

Art. 55. O Berço é considerado prioritário na seguinte ordem de embarcações/navios que venham a movimentar as seguintes cargas:

- I. Granel Sólido Agrícola;
- II. Granel Sólido Mineral;
- III. Granel líquido que utilize as instalações do berço e;
- IV. Carga geral.

Parágrafo único: As atracações e desatracações neste berço deverão seguir os seguintes procedimentos:

- a. O navio que utilize a atracação condicional deverá desatracar, e seu tempo de

permanência no berço deverá ser estendido até, no máximo, 12 horas (6 horas de operação + até 6 horas para a primeira maré favorável), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua da Prioridade, voltando a ocupar o seu lugar na fila;

Berço 202 - Super berço

Art. 56. O berço é considerado prioridade I para embarcações/navios que movimentem exclusivamente fertilizantes, condicionados as seguintes premissas:

- I. Fertilizantes: Prioridade I condicionada a:
 - a. Tonelagem igual ou maior a 20.000 T.
 - b. O anúncio do responsável do navio em entrar na modalidade de prioridade I apresentada nesse capítulo, deverá ser feito em até 48h antes da atracação do navio.
 - c. Realizar uma prancha mínima de 9.000 T/dia proporcional ao tempo atracado;
 - d. Essa modalidade será válida em operações com apenas 1 operador;
 - e. Para esta prioridade I, apenas será considerado como paralisação abonável: chuva e quebra de equipamentos de responsabilidade VPORTS (balança e sistemas de acesso) com comprovação.
 - f. Realizar a operação no tempo máximo da prancha (tonelagem/9.000T). Sendo somados ao tempo total de operação, as horas de paralisação abonáveis neste capítulo.
 - g. Em situações de não cumprimento e/ou desistência da prancha estabelecida na atracação prioridade I(9.000T/dia), implicará na desatracação imediata (+ até 6h para primeira maré favorável) ocupando o último lugar da fila do berço, caso ele esteja sendo requerido por outra embarcação. Ou, por escolha do interessado e validação da autoridade portuária, escolha realizar o shift ou voltar à barra para posteriormente fazer a retratação, deverá ser feito o pagamento da tabela I novamente e do valor da compensação definida nesse capítulo.
 - h. Em casos de finalização do tempo de prancha e a operação não tenha sido terminada, e o berço esteja sendo demandado por outro navio, o responsável pelo navio atracado poderá requisitar em até mais 1 período (6h) de operação, para finalização da operação perante o pagamento da tabela I e do valor da compensação definida nesse capítulo.
 - i. Caso o tempo de estadia ultrapasse o programado, a sobrestadia cobrada será 4 vezes o valor da tabela vigente (Tabela II, item IV – “Acima de 72h excedidas”).
 - j. O total movimentado no terminal deverá ser provado via documento, como: BL e CE MERCANTE.
 - k. O berço apresenta outras prioridades de atracação para embarcações/navios que tenham que embarcar ou desembarcar carga a seguinte ordem:
- II. Granel Sólido Mineral;
- III. Carga geral em navios Roll On Roll Off.
- IV. Granel Sólido Agrícola.
 - i) As atracações e desatracações neste berço deverão seguir os seguintes

procedimentos:

- ii) No caso de chegada na barra de um navio com prioridade I, e tiver um navio atracado utilizando alguma das prioridades, ele terá o tempo de estadia estimado pela prancha para finalização da operação.
- iii) O navio que utilize a atracação condicional deverá desatracar, e seu tempo de permanência no berço deverá ser estendido até, no máximo, 12 horas (6 horas de operação + até 6 horas para primeira maré favorável), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua da prioridade, voltando a ocupar o seu lugar na fila.

Berço 203 e 204

Art. 57. As programações destes berços serão realizadas pela VPORTS, conforme normas próprias estabelecidas previamente em conjunto com os arrendatários.

Berço 207

Art. 58. O berço apresenta prioridade de atracação para embarcações/navios que tenham que embarcar ou desembarcar carga na seguinte ordem:

- I. Granel Sólido; e
- II. Carga Geral;
- III. Granel Líquido.

§ 1º. As atracações e desatracações neste berço deverão seguir os seguintes procedimentos:

- I. O navio que utilize a atracação condicional deverá desatracar, e seu tempo de permanência no berço deverá ser estendido até, no máximo, 12 horas (6 horas de operação + até 6 horas para a primeira maré favorável), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua da preferência ou prioridade, voltando a ocupar o seu lugar na fila.

Seção III - Do Cais de Paul

Berço 206

Art. 59. A programação deste berço será realizada pela VPORTS, conforme normas próprias estabelecidas previamente em conjunto com o arrendatário.

Berço 905

Art. 60. O Berço é considerado preferencial, para embarcações/navios que movimentem exclusivamente granel sólido, via ship loader, existente no berço:

§ 1º. O berço apresenta prioridade de atracação para embarcações/navios que tenham que embarcar ou desembarcar carga de:

- I. Granel Líquido que utilize as tubulações do berço.
- II. Carga Geral e/ou tripulação de apoio de pesquisa, projetos, prospecção e produção

na área de petróleo e gás em plataformas.

§ 2º. As atracções e desatracções neste berço deverão seguir os seguintes procedimentos:

- I. No caso de chegada na barra de navio que usufrua de preferência e esteja atracado no berço navio movimentando tipos de carga com prioridades, seu tempo de permanência no berço deverá ser estendido até, no máximo, 48 horas (42 horas de operação + 6 horas para a primeira maré favorável), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua de preferência;
- II. Embarcações/navios que não usufruam de preferência ou prioridade e estejam atracados no berço, terão seu tempo de estadia estendido por até 12 (doze) horas (6 h mais 6h de maré) contados a partir da hora do fundeio do navio que usufrua da preferência ou prioridade;
- III. No tempo de ocupação do berço, além dos motivos previstos nesta Norma, serão expurgados os seguintes tempos:
 - a. Para embarcações/navios que operem no embarque de granéis sólidos utilizando-se do ship loader existente no berço:
 - i. o período de 22:00 às 06:00h, em face da necessidade do silêncio na comunidade;
 - ii. tempo das manobras de alar cais, ou manobras de desatracção e reatracção, incluindo o tempo necessário para paralisação/reactivação do funcionamento do ship loader, para a passagem de embarcações/navios de/ou para os berços 906 e 902.
 - b. Para embarcações/navios que operem no desembarque de granéis líquidos;
 - c. Embarcações/navios em operação offshore utilizados nos serviços de prospecção de petróleo, quando em abastecimento via dutos do berço, Bunkers ou caminhões, não estão sujeitos realização de prancha operacional.

§ 3º. As manobras de passagem pelo berço 905 para embarcações aos berços ao fundo do canal, deverão seguir os seguintes procedimentos:

- I. A manobra de porto deverá ser requisitada à Agência de Navegação representante do navio atracado no berço 905, pela Agência de Navegação do navio interessado, no período de operação (turno) que antecede ao período (turno) do horário previsto da manobra, observando, no mínimo, antecedência de 06 horas.
- II. O navio atracado no berço 905, durante sua estadia, deverá garantir condições de manobrabilidade (durante todo o tempo de operação), não podendo se negar a manobrar, exceto em situação de força maior, que envolva a segurança da navegação.
- III. Caso o navio atracado tenha previsão de desatracção no período (turno) subsequente ao horário requerido pelo navio de passagem, este deverá aguardar para que as

manobras ocorram no mesmo horário, evitando o risco de manobras e custos desnecessários, a não ser que haja entendimento formal entre as partes.

- IV. Havendo desentendimento entre as partes envolvidas, a Autoridade Portuária determinará os horários das manobras, com base nas premissas estabelecidas nesta norma e nos usos e costumes, sem qualquer ônus para esta Autoridade.
- V. Em caso de cancelamento de manobra programada, havendo necessidade de remarcação, esta deverá ser comunicada imediatamente pela Agência requisitante à Agência representante do navio atracado no berço 905. Não havendo concordância em relação ao novo horário, deverá ser aplicado o mesmo critério estabelecido no item IV.
- VI. Para apoio à manobra de porto do navio atracado no berço 905, poderão ser utilizados os berços públicos compatíveis e disponíveis no momento da manobra, preferencialmente na seguinte ordem: 206 (havendo compatibilidade de calado), 207, 201, 202, 101, 102 (havendo compatibilidade de calado), 203 e/ou 204.
- VII. Os custos referentes às manobras recairão sobre a embarcação requisitante.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 61. A Administração/Autoridade Portuária não poderá ser responsabilizada por qualquer prejuízo que o dono ou consignatário da mercadoria ou transportador aquaviário ou terrestre venham a incorrer pela não autorização de acesso da embarcação/navio às instalações portuárias, uma vez obedecido o regramento estabelecido nesta Norma.

Art. 62. Não caberão quaisquer reclamações e/ou reivindicações de quem quer que seja, quando não for possível o atendimento a uma ou mais preferências definidas nesta Norma, por indisponibilidade de espaço compatível à atracação do (s) navio (s).

Art. 63. Quando forem instalados novos equipamentos de movimentação de cargas específicas ou construídos novos berços de acostagem, as regras baixadas nesta resolução deverão ser alteradas ou ratificadas, sempre com o objetivo de obter otimização de uso das instalações portuárias.

Art. 64. A exigência de atendimento à legislação específica das diversas autoridades atuantes no Porto abrangerá todas as disposições da presente Norma.

Art. 65. O Armador, por si ou seu agente ou preposto, será sempre o responsável pela fidelidade das informações que prestar à VPORTS, independente do eventual pedido de comprovação que esta possa lhe fazer, sempre que julgar necessário, principalmente quando forem referentes a embarcações/navios com direito à atracação preferencial, prioritária ou com atracação imediata.

Parágrafo único: Todas as alterações de informações prestadas à VPORTS deverão ser comunicadas por escrito, ficando o navio objeto dessas retificações sujeito a programações operacionais necessárias e eventuais ônus decorrentes.

Art. 66. Preferência para marcação de manobra para utilização do Canal de Acesso, quando houver conflito de interesses entre as entradas e saídas:

- As preferências serão definidas pela Autoridade Portuária, levando-se em consideração os seguintes critérios, não hierárquicos e não excludentes, devendo-se ser avaliado caso a caso:
 - Restrições de manobrabilidade contidas na NORMAP I;
 - Operação do Navio;
 - Programação da manobra;
 - Pontualidade no cumprimento da programação;
 - Riscos de acidentes.

Art. 67. Para inclusão das embarcações no line up da VPORTS (PCN – Previsão da Chegada de Navios) deverá ser considerado o Envio do Aviso de Atracação no DUV.

Art. 68. Para habilitação à programação de atracação e operação será considerado o horário da Solicitação de Atracação no DUV, que deverá ser realizada com no mínimo dois dias úteis de antecedência.

Art. 69. As embarcações que não estiverem com todas as anuências fornecidas no sinaleiro do Porto Sem Papel no momento de sua programação poderão ser programadas, de forma condicional, perdendo o direito à atracação, caso haja na barra navio com todas as anuências devidamente fornecidas, pronto para atracar e operar, independentemente da posição na fila, respeitadas as preferências de cada berço.

Art. 70. Uma vez autorizado o engajamento de cargas, o pagamento referente ao adicional será através de fatura emitida pela VPORTS após o fechamento da operação do navio.

Art. 71. A requisição do serviço de Amarradores e lanchas para apoio à faina é de responsabilidade da Agência de Navegação.

Art. 72. Manobras de porto necessárias para viabilizar novas atracações e/ou desatracações nos berços 102 e 103 em Vitória serão pagas pela embarcação requisitante, salvo as situações em que a embarcação que já esteja atracada no berço 103 tenha a sua manobra de desatracação obstruída pela embarcação que vier a atracar no berço 102.

Art. 73. Os navios/embarcações que operarem pelo período de 36 horas (30 + 6 de maré, devendo zarpar dentro das 6 horas de maré que permitam sua saída), independentemente da quantidade e tipos de carga, estarão isentos somente da cobrança de prancha.

Art. 74. Os navios que realizarão operações de “Top Off” de carregamento em outro berço, informados previamente na Solicitação de Atracação, terão mantidas as suas condições iniciais de chegada (data e hora) para fins de programação da ordem de atracação. Os navios poderão optar por utilizar os berços públicos compatíveis e disponíveis no momento, seguindo os critérios desta norma.

Art. 75. Para fins de exploração da Instalação Portuária, de acordo com os termos e condições do Contrato de Exploração Technip de dez/2022, será dada preferência a um berço, a ser definido pela

VPORTS, em um prazo de até 72 (setenta e duas) horas após solicitação da Technip, para atracação de barco e/ou balsa com até 145m (cento e quarenta e cinco metros) de comprimento e calado máximo de 8,50m (oito metros e cinquenta centímetros) para operações de carregamento/descarregamento de Bobinas via Cábrea.

Art. 76. Os casos especiais ou omissos desta Norma serão mediados e resolvidos pela Administração/Autoridade Portuária, preservando sempre a equidade, a isonomia de tratamento, a operacionalidade e produtividade das operações portuárias.

- I. Fica definido para os berços 201 e 905 a atracação prioritária para navios destinados a movimentar granéis sólidos e para navios destinados a movimentar granéis líquidos utilizando-se das respectivas instalações especiais do berço. Para o caso de dois ou mais navios que gozam de atracação prioritária estar demandado o berço, as atracações serão alternadas por tipo de mercadoria e ordem de chegada respectivamente. No caso de chegada de navio na barra que usufrua de atracação prioritária e esteja atracado no berço navio que não usufrua de prioridade, seu tempo de permanência no berço será estendido por até 24h (18 + 06 de maré), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua da prioridade.