NORMA DE REGULAMENTAÇÃO DA ATRACAÇÃO

NOR.GEOPP.001

CIPP S/A

Quadro I – Resumo da Solicitação

Origem	Área de Operação Portuária
Documento (Código)	NOR.GEOPP.001
Assunto	Elaboração (X) ou Revisão ( ) ou Revalidação ( )
Data da solicitação	01/04/2026
Nº Processo (Intranet)	945/2026
Normativo excluído-REVOGAÇÃO	
POP vinculado (Código e Nome)	
FLUXO desenhado (Código e Nome)	

Quadro II – Controle de Validações/Aprovações

Histórico de Validação	Datas
Qualidade e Processos	30/04/2026 - Parecer 026/2026
Risco e Conformidade	05/05/2026 – Parecer 10/2026
Jurídico	12/05/2026 - Parecer 945/2026
Diretoria Sênior	07/07/2026
CONSAD (Quando aplicável)	
Reunião CONSAD nº (Quando aplicável)	
OBS.	

Quadro III – Controle de Versões

Nº Versão	Documento aprovado em	MOTIVO da ELABORAÇÃO ou REVISÃO	Item(ns) Revisado(s)	Elaborado/ Revisado por
00	07/07/2026	Elaboração inicial		GEOPP

Quadro IV – Controle de Segurança

1. Público (X) 2. Interno ( ) 3. Confidencial ( ) 4. Restrito ( )

Justificativa (para as opções 3 e 4)	Responsável

1. Público: quando a informação pode ser divulgada a todos — funcionários, terceirizados, clientes, fornecedores e público em geral — sem que isso provoque impactos negativos ao negócio. Também são consideradas públicas as informações que, mesmo constantes em normativos internos, sejam divulgadas a públicos externos específicos, como credenciados e outros, desde que não possuam caráter restrito ou confidencial, **recomendado, nesse caso, que a forma de divulgação e o controle de ciência estejam claramente estabelecidos no normativo.**

2. Interno: quando não for desejável que ela se torne conhecida por pessoas de fora da organização. Caso esta informação seja acessada indevidamente, poderá causar danos à imagem da Organização, porém, não com a mesma magnitude de uma informação confidencial. Como são informações relevantes para o funcionamento dos negócios, precisam ter sua integridade protegida.

3. Confidencial: quando sua exposição fora do ambiente da organização possa acarretar perdas financeiras, de imagem, de competitividade etc. Para proteção de uma informação confidencial, se faz necessário, além de controles de acesso, controles que garantam sua integridade, pois são informações importantíssimas para as atividades do negócio. Informações confidenciais, por exemplo, jamais podem ser transmitidas via Internet sem o uso de criptografia e, quando descartadas, devem ser tomadas as providências cabíveis para que a informação seja de fato destruída, sem chance de recuperação.

4. Restrito: quando acessos não autorizados a ela, mesmo que por membros da própria organização, sejam capazes de trazer sérios danos ao negócio. Logo, a informação restrita precisa ser protegida contra acessos internos e externos. São ainda mais importantes que as informações confidenciais e por isso devem receber um grau de proteção ainda mais elevado. Só devem ter acesso a informações restritas pessoas que necessitem dessas informações para a realização de suas atividades, independentemente do cargo ocupado.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 5
1.1 Objetivo 5
1.2 Abrangência 5
1.3 Vigência 5
2. ÁREA RESPONSÁVEL PELO DOCUMENTO 5
3. DEFINIÇÕES 5
4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL 8
5. DO AGENTE MARÍTIMO 8
6. DOS LIMITES PARA MANOBRAS E DA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES 8
7. DA PROGRAMAÇÃO E DA SEQUÊNCIA DE ATRACAÇÃO 9
8. DA MANOBRA DE ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO 12
9. DA OPERAÇÃO DE CARGA, DESCARGA OU AMBAS 13
10. DO ABASTECIMENTO DE BORDO COM VÍVERES, EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS 14
11. DA RETIRADA DE RESÍDUOS E CERCO AMBIENTAL A EMBARCAÇÕES 14
12. DA INSPEÇÃO, VISITA TÉCNICA OU DE SEGURANÇA 14
13. DA PRODUTIVIDADE 15
ANEXOS 17
ANEXO I – INFORMAÇÕES DOS BERÇOS 17
ANEXO II – PRODUTIVIDADE MÍNIMA 18

1. INTRODUÇÃO

1.1 Objetivo

Esta norma regula a realização da derrota da embarcação, as manobras de atracação e as manobras de desatracação de embarcações para a execução de atividades, bem como estabelece parâmetros técnicos para a produtividade e para o estabelecimento da programação de acostagem no Terminal Portuário do Pecém.

1.2 Abrangência

As Áreas de Fundeio, Píer 1, Píer 2, Píer do Terminal de Múltiplo Uso – TMUT e Área de Segurança do Terminal Portuário do Pecém – ASTPP ficam com seu uso por embarcações abrangidas por esta norma.

1.3 Vigência

Este normativo tem vigência a partir de sua aprovação pela Direção Sênior.

2. ÁREA RESPONSÁVEL PELO DOCUMENTO

A Norma foi elaborada pela GEOPP – Gerência de operação Portuária, na qualidade de Unidade Responsável pelo Normativo (URN), submetida à apreciação (consenso) da(s) GEQEP – Gerência de Qualidade e Processo, GERIC – Gerência de Risco e Conformidade e GEJUR – Gerência Jurídica, aprovada pela Diretoria Sênior da CIPP S/A.

3. DEFINIÇÕES

ADMINISTRAÇÃO DO TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM – é a Pessoa jurídica, criada para administrar, operar, explorar e desenvolver o Terminal Portuário do Pecém, a que se refere o art. 8º da Lei 12.815/2013, de 5 de junho de 2013, e suas competências são exercidas pela CIPP S.A., sociedade de economia mista integrante da Administração Pública Estadual;

ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – autoridade responsável pela administração e operação do Terminal Portuário do Pecém;

AGÊNCIA / AGENTE MARÍTIMO OU DE NAVEGAÇÃO – É a pessoa jurídica instituída para execução dos serviços de representação de armadores, transportador marítimo, afretadores, e outras representações inerentes à relação entre o segmento de navegação, devidamente nomeados, que por sua conta e ordem, praticam os atos e procedimentos perante a Administração Portuária e demais Órgãos Intervenientes;

AIS – Automatic Identification System – Sistema Automático de Identificação de Embarcações;

ANUENTE – Autoridade integrante do processo de autorização de atracação, operação e desatracação de embarcações no Sistema Porto Sem Papel – PSP;

ÁREA DE ACOSTAGEM DO TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM – área compreendida pelas infraestruturas aquaviárias e terrestres, formada por: áreas de fundeio, sinalização náutica, quebra mar do tipo berma e 03 píeres;

ARRIBADA – é a atracação concedida a embarcações que, em viagem, necessitam interromper seu percurso devido à falta de víveres ou aguada; a acidentes envolvendo a tripulação, a carga ou a própria embarcação, que impossibilitem a continuidade da navegação; ou ainda em razão de temor fundado de inimigos ou piratas;

ASTPP – Área de Segurança do Terminal Portuário do Pecém definida pelas coordenadas estabelecidas na NPCP-CE ou documento equivalente emitido pela Capitania dos Portos do Ceará;

ATRACAÇÃO IMEDIATA – É a concessão de ATRACAÇÃO IMEDIATA para embarcação quando da sua chegada ou quando da chegada em Fundeadouros, previamente fixada pela Administração Portuária, podendo acarretar a desatracação de outra embarcação, conforme condições explicitamente estabelecidas no presente regulamento;

ATRACAÇÃO PLENA – É a atracação que a Administração Portuária concede à embarcação habilitada;

ATRACAÇÃO SEQUENCIAL – É a atracação de embarcação que a Administração Portuária concede por ordem cronológica de chegada ao porto, sem quaisquer benefícios previstos em regulamento, seguindo os critérios estabelecidos nessa norma;

AUTORIDADE ADUANEIRA – A Autoridade Aduaneira no Terminal Portuário do Pecém é exercida pela Inspetoria da Receita Federal no Pecém (CE);

AUTORIDADE MARÍTIMA – é aquela que tem a incumbência da segurança do tráfego marítimo e é exercida pela Capitania dos Portos do Estado do Ceará, da Marinha do Brasil;

BERÇO – É o local definido pela Administração Portuária para atracação de embarcações;

DERROTA – Representação gráfica da projeção, na superfície terrestre, da trajetória desejada ou percorrida por uma aeronave ou navio. O mesmo que Rota;

EMBARCAÇÃO HABILITADA – embarcação com condições de operação, alcançadas pelo cumprimento dos requisitos dessa norma;

ETA (Estimated Time of Arrival) – Data e hora estimada para a chegada da embarcação dentro da Barra de Pecém, iniciada a 10 milhas do continente (região de raio 10 NM com centro nas coordenadas (03º31,205'S e 038º48,160'W));

ETB (Estimated Time of Berthing) – Data e hora estimada para a atracação da embarcação em Pecém, ou seja, pronto para o carregamento ou descarregamento dos bens transportados;

ETC (Estimated Time of Completion) – Data e hora estimada em que o carregamento ou descarregamento

dos bens será finalizado;

ETD (Estimated Time of Departure) – Data e hora estimada para a partida da embarcação do terminal portuário. O ETD é normalmente firmado em contrato prévio entre o dono da carga transportada e o armador;

ETS (Estimated Time of Sailing) – Sinônimo do ETD, porém específico para o transporte marítimo;

FUNDEADOUROS – locais designadas para fundeio de embarcação;

NETPP – Norma de Exploração do Terminal Portuário do Pecém: é o instrumento que estabelece as condições básicas e disciplinadoras das atividades do Terminal Portuário do Pecém, pertinentes ao funcionamento, serviços, utilização de instalações e infraestruturas, bem como as relações harmônicas e integradas entre a Administração do Terminal, os diversos órgãos intervenientes no processo de movimentação de carga, os Prestadores de Serviço Operacionais, Acessórios e Terceirizados e os usuários, na área do Terminal Portuário do Pecém;

NPCP-CE – Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará;

PRANCHA (Cadência Operacional) – É a produtividade mínima exigida para cada tipo de movimentação;

PRATICAGEM – Consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante, exercidas na respectiva Zona de Praticagem (ZP-5). É constituído pelo Prático, lancha de Prático e uma estação de Praticagem;

PSP – Sistema Porto Sem Papel;

RITMO NORMAL – É o trabalho simultâneo nos porões da embarcação que tenham cargas a movimentar no porto;

SEQUÊNCIA DE MANOBRA – ordenamento sequenciado das diversas embarcações habilitadas a atracar, segundo os critérios desta norma, que norteia a ocupação dos berços, disponibilizados para a operação, na área de acostagem do Terminal Portuário do Pecém. A Sequência de Atracação apresenta-se em tabela indicando para cada berço qual embarcação atracará imediatamente após a que se encontrar atracada;

SHIFTING – mudança, deslocamento de um berço para outro sem saída da área de acostagem;

TBP – Tonelada de Porte Bruto – É o peso total que a embarcação pode transportar, contemplando a carga, o combustível, os lubrificantes, os sobressalentes, a água, os mantimentos e a tripulação;

TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM – Instalação portuária de uso privado, TUP, administrado pela Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém S.A - CIPP S.A;

TEMPO DE OPERAÇÃO – Período entre o início e o término da operação, considerando turnos diurnos ou noturnos. Esse tempo é registrado no Siscomex Carga e, quando aplicável, determinado pela Administração Portuária, desde a atracação até a desatracação.

4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

a) Norma de Exploração do Terminal – NETPP;

b) Regimento Interno da CIPP S/A;

c) Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará – NPCP;

d) Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras – NORMAM-08/DPC – 2013;

e) Instrução Normativa RFB nº 800 de 27 de dezembro de 2007;

f) Portaria DPC/DGC/MB nº 45, de 16 de março de 2022;

g) Código Ética e Código de Conduta CIPP;

5. DO AGENTE MARÍTIMO

5.1. Para que possam exercer suas atividades no âmbito do Terminal Portuário do Pecém os agentes marítimos deverão estar devidamente cadastrados pela Administração Portuária.

5.2. Às Agências Marítimas compete:

5.2.1. Manter seus clientes e agenciados atualizados sobre as situações que envolvam as atracações, operações e desatracações;

5.2.2. Assumir a inteira responsabilidade sobre seu agenciamento perante a Administração Portuária, incluindo a cobertura de quaisquer espécies de danos que a conduta omissiva ou comissiva do agenciado venha causar ao patrimônio, ao meio ambiente ou às pessoas;

5.2.3. Anunciar a embarcação conforme estabelecido pela Instrução Normativa RFB nº 800 de 27 de dezembro de 2007 e suas alterações;

5.2.4. Nos casos de omissões ou cancelamentos de escalas, o Centro de Controle Operacional deverá ser comunicado, em até 6 horas corridas após a ocorrência do fato gerador.

5.3. A Administração Portuária poderá, quando prejudicada, revogar no PSP (Porto Sem Papel) a autorização concedida ao Agente para atuar no Terminal Portuário do Pecém.

6. DOS LIMITES PARA MANOBRAS E DA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

6.1. As regras para entrada/saída e calados máximos para operação de embarcações nos canais de acesso e berços ficam determinados pela NPCP-CE e suas alterações ou complementações em vigor.

6.2. As regras de uso de rebocagem ficam definidas em portaria específica da Capitania dos Portos do Ceará.

6.3. As áreas determinadas para fundeio ficam determinadas pela NPCP-CE e suas alterações ou complementações em vigor.

6.4. Salvo determinação dos órgãos anuentes, os Comandantes e Agentes devem assegurar que todas as atividades a bordo — inclusive aquelas citadas no subitem 6.4.1 desta norma — sejam concluídas até o fim da operação. Após o término da operação, não será permitida a realização de novas atividades, devendo a embarcação desatracar e liberar o trecho.

6.4.1. Atividades que devem ocorrer até o final de operação:

a. Suprimentos gerais (rancho, sobressalentes, cargas, outros materiais),

b. Serviços terceirizados (reparos, inspeções, vistorias, outros),

c. Exercícios da embarcação,

d. Troca de tripulação,

e. Embarque/desembarque de familiares e visitantes.

6.5. Todas as embarcações ficam sujeitas a terem a sua atracação habilitada quando:

6.5.1. Atenderam a exigências dos ANUENTES no PSP;

6.5.2. Inexistência de pendências junto a Administração Portuária por parte do Armador, Agente ou qualquer representante.

7. DA PROGRAMAÇÃO E DA SEQUÊNCIA DE ATRACAÇÃO

7.1. A ATRACAÇÃO IMEDIATA será concedida:

7.1.1. Às embarcações na condição de “ARRIBADA” ou

7.1.2. Às embarcações de interesse do Estado do Ceará destinadas ao suprimento, mediante comprovação, de itens de primeira necessidade — como alimentos, insumos de saúde ou energia — em situações de desabastecimento que afetem a população cearense.

7.2. A Administração Portuária disponibiliza SEQUÊNCIA DE ATRACAÇÃO (LINE UP) em consonância com o estipulado nesta norma.

7.2.1. As atracações seguirão a seguinte ordem de prioridade, onde (1) representa a maior prioridade e (2), a menor:

(1) Imediata

(2) Sequencial

7.3. Dentro da categoria de ATRACAÇÃO SEQUENCIAL, a priorização seguirá a seguinte ordem, onde (1) representa a maior prioridade e (4) a menor, considerando o deslocamento da Barra e Fundeio para a área de acostagem:

(1) Embarcações porta-contêineres com janela de atracação e de maré

(2) Embarcações não porta-contêineres com janela de maré

(3) Embarcações contêineres com janela de atracação

(4) Demais embarcações

7.3.1. Na hipótese de concorrência entre embarcações para a realização da manobra, a priorização será definida com base em critérios de desempate aplicados sucessivamente, na seguinte ordem, além do disposto no subitem 7.3:

(1) Primeiro, será priorizada a embarcação que cruzar primeiro a linha imaginária de 10 milhas náuticas de raio, com centro nas coordenadas (03º31,205'S e 038º48,160'W), conforme data e hora do sinal Automatic Identification System – AIS registrado no sistema de monitoramento de tráfego aquaviário, respeitadas as condições de prioridade de atracação;

(2) Em segundo lugar, será considerada a embarcação com o maior volume de movimentação;

(3) Por último, será adotada a data e hora de agendamento junto à Praticagem.

7.4. Todas as embarcações que demandarem o Terminal Portuário do Pecém serão tratadas conforme esta norma, considerando sua ATRACAÇÃO SEQUENCIAL, inicialmente, seguindo os termos estabelecidos nessa norma.

7.4.1. A definição e a distribuição das embarcações nos berços de atracação são de competência exclusiva da Administração Portuária, que designará o berço mais adequado a cada embarcação, considerando critérios operacionais, logísticos e de segurança. Em regra, será seguido o preferenciamento estabelecido no ANEXO I – INFORMAÇÕES DOS BERÇOS, resguardando-se, contudo, o direito da Administração Portuária de otimizar a utilização da infraestrutura portuária conforme a necessidade.

7.4.2. Uma vez realizado o planejamento para um berço específico, a embarcação concorrerá apenas com outras embarcações igualmente alocadas para o mesmo berço, respeitando a ordem de atracação definida pela Administração Portuária ou por critérios estabelecidos no planejamento operacional.

7.4.3. À Administração Portuária reserva-se o direito de alterar o planejamento inicial do berço de uma embarcação até 24 (vinte e quatro) horas antes da data/hora prevista para a atracação, ressalvadas as hipóteses de risco, emergência ou determinação de autoridade competente.

Essa decisão poderá ser tomada com base no planejamento interno da Administração Portuária.

7.4.4. A Administração Portuária não está obrigada a comunicar ou justificar previamente a alteração do berço de atracação a terceiros, considerando que tal decisão é de natureza estratégica e inerente à sua gestão.

7.5. É prerrogativa e dever da Administração Portuária garantir o máximo aproveitamento da infraestrutura portuária disponível.

7.6. A realização da manobra de troca de berço (shifting) deverá ser previamente acordada e planejada com a Administração Portuária, sendo permitida apenas quando houver berço disponível para a realocação da embarcação.

7.7. As requisições de Atracação deverão ser solicitadas pelo Agente Responsável, ao Terminal Portuário do Pecém, via Sistema PORTO SEM PAPEL.

7.7.1. As atracações são concedidas pela Administração Portuária para as embarcações que se propuserem a operar em Ritmo Normal, 24 (vinte e quatro) horas por dia, todos os dias, inclusive sábados, domingos e feriados.

7.7.2. Caso a embarcação tenha se beneficiado de ATRACAÇÃO IMEDIATA e seja constatada a inexatidão das informações fornecidas, a embarcação deverá desatracar imediatamente, sendo reposicionada no último lugar da sequência de atracação, ou permanecerá em espera até a disponibilização de berço compatível com sua operação, conforme determinação da Administração Portuária.

7.7.2.1. Todos os custos decorrentes da inexatidão das informações, inclusive os de desatracação, nova atracação e demais serviços prestados, serão suportados exclusivamente pelas empresas responsáveis pelas informações incorretas, nos termos do art. 30 da NETPP, não cabendo à CIPP arcar com qualquer desses custos.

7.7.2.2. O disposto neste subitem não afasta a aplicação das penalidades cabíveis, nos termos do art. 2º, § 2º, da NETPP.

7.8. Compete ao Prestador de Serviço Operacional da embarcação a responsabilidade de fornecer à Administração Portuária o planejamento da operação 24 horas antes da atracação da embarcação, contendo as seguintes informações:

a. Prancha mínima a executar,

b. Paradas permitidas durante a operação,

c. Previsão de data e hora de início e término da operação.

7.9. Às embarcações que aportarem para carga e/ou descarga, somente deverá ser dada atracação às embarcações que até 06 (seis) horas antes da atracação, já dispuserem de 100% (cem por cento) da carga e descarga despachada e pronta para a operação da embarcação, excetuando-se as cargas amparadas por contratos operacionais.

7.9.1. Quando não houver nenhuma embarcação na Sequência de Atracação, a Administração Portuária, a fim de evitar berço ocioso e maximizar a movimentação de carga, buscará na fila de atracação uma embarcação que esteja em situação de ATRACAÇÃO PLENA, seja de carregamento ou descarregamento.

7.10. Em não havendo embarcações aguardando atracação; a Administração Portuária poderá autorizar a permanência da embarcação atracada, analisando e sendo favorável a pedido por escrito do interessado, durante o período em que não houver designação de outra embarcação para atracar no mesmo local.

8. DA MANOBRA DE ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO

8.1. A CIPP somente autorizará a manobra de atracação quando estiverem atendidas, cumulativamente, as seguintes condições:

a. Quando for verificada a autorização dos anuentes no PSP;

b. Quando todos os dispostos nesta norma, no que couber, estiverem atendidos;

c. Quando estiver confirmada pela Praticagem;

d. Quando ocorrer a identificação do Prestador de Serviço Operacional;

e. Quando houver disponibilidade para armazenagem da carga.

8.2. Quando do recebimento de autorização de atracação, como também próximo a área de fundeio e durante toda a estadia, qualquer embarcação deverá manter o seu dispositivo AIS ligado.

8.3. O Prestador de Serviço Operacional deverá de imediato comunicar formalmente a CIPP quando do final da operação da embarcação, para que se cumpram os expedientes necessários para os Órgãos Anuentes.

8.3.1. Após a comunicação de final de operação é proibido a realização de embarque ou desembarque de qualquer tipo de carga conteinerizada ou não conteinerizada.

8.3.2. A desatracação da embarcação deverá acontecer logo após a finalização da movimentação das cargas e sua devida amarração.

8.3.3. As embarcações atracadas deverão cumprir prontamente as determinações dadas pela Administração Portuária, especialmente quando ocorrerem situações de anormalidades que

comprometam a segurança das pessoas, instalações e das próprias embarcações ou prejudiquem o bom funcionamento do Terminal.

8.3.4. No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar do cais, rumando para área de fundeio para combate ao fogo, salvo nos casos definidos pela autoridade competente.

8.3.5. O Tempo de Ocupação de Berço de Acostagem, para determinada embarcação, será calculado pela Administração Portuária com base na diferença entre o registro da hora e minuto do início da desatracação e o registro da hora e minuto do final da atracação.

8.4. As embarcações condicionam-se, salvo cenário de ATRACAÇÃO IMEDIATA na sua chegada, a respeitarem os Fundeadouros especificados pela NPCP-CE ou portarias especificas da Capitania dos Portos do Ceará.

8.5. Para fins de programação de atracação, considera-se como data e hora de chegada o momento em que a embarcação cruza a Barra de Pecém. No caso de embarcações atracadas com mudança de berço programada, será considerado como data e hora de chegada o momento da desatracação do berço atual.

9. DA OPERAÇÃO DE CARGA, DESCARGA OU AMBAS

9.1. A embarcação, em situação de ATRACAÇÃO PLENA, que não realizar suas operações de embarque ou desembarque conforme planejamento submetido à Administração Portuária, sem justa causa, deverá desatracar; indo aguardar nova chamada para atracação em Fundeadouros.

9.1.1. Todos os custos de atracação e desatracação serão de responsabilidade dos armadores ou seus prepostos.

9.2. Estes procedimentos poderão ser modificados a qualquer tempo, sempre que:

9.2.1. Houver determinação mandatória da Capitania dos Portos do Ceará que implique na atualização ou alteração dos procedimentos vigentes.

9.2.2. Autoridades Intervenientes do Terminal do Pecém determinaram alteração dos parâmetros técnicos, com a finalidade de manter a segurança da navegação, proteção ao meio ambiente, segurança das operações de embarcações em processo de manobras ou atracadas, zelar pela vida humana e pela infraestrutura do Terminal.

9.2.3. A análise de risco operacional do terminal demandar alterações.

9.3. Todo aquele que intencionar receber ou embarcar cargas de natureza especial, sobretudo quando se tratar de cargas perigosas, deverá verificar junto à Administração Portuária se o Terminal dispõe de instalações e recursos adequados, compatíveis com a movimentação e armazenagem da referida carga antes de efetivar o respectivo contrato de transporte marítimo.

9.3.1. A Administração Portuária não será responsabilizada por qualquer prejuízo ou dano que o proprietário, consignatário de carga ou transportador marítimo e terrestre venham a causar ou sofrer, caso não seja observado o que exigido no subitem 9.3.

10. DO ABASTECIMENTO DE BORDO COM VÍVERES, EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS

10.1. Todo aquele que intencionar abastecer suas embarcações, no Terminal Portuário do Pecém, fará o abastecimento sob as normas da Receita Federal do Brasil.

10.2. Todo o abastecimento far-se-á em horário diurno.

10.2.1. As exceções deverão ser previamente tratadas com 24 horas de antecedência e em horário diurno pelo Agente Responsável da Embarcação com a Administração Portuária.

11. DA RETIRADA DE RESÍDUOS E CERCO AMBIENTAL A EMBARCAÇÕES

11.1. Somente os Prestadores de Serviços autorizados pelo Terminal Portuário do Pecém poderão executar os serviços de retirada de resíduos sólidos, líquidos ou aplicação de cerco a embarcações.

12. DA INSPEÇÃO, VISITA TÉCNICA OU DE SEGURANÇA

12.1. Toda e qualquer embarcação fica sujeita a visita da Administração Portuária com os seguintes objetivos:

a. Visita técnica para verificar estado da carga antes do desembarque;

b. Visita técnica para inspeção de equipamentos a serem utilizados com alcance nas instalações físicas do terminal;

c. Inspeção de segurança para efeitos de manutenção do ISPS CODE do Terminal Portuário do Pecém, onde couber;

d. Inspeção da embarcação.

12.1.1. As visitas serão tratadas diretamente com o Agente da embarcação para obter autorização do Comandante.

12.2. As embarcações destinadas ao Apoio Portuário ficam sujeitas a inspeções inopinadas, com o objetivo de atender aos requisitos do ISPS CODE da instalação portuária.

12.3. Os casos omissos ou não previstos nesta norma serão analisados e decididos pela Administração Portuária.

13. DA PRODUTIVIDADE

13.1. Ficam estabelecidos, nos termos desta Norma, os índices mínimos de produtividade aplicáveis às operações portuárias realizadas por Prestadores de Serviços Credenciados, observadas as características da carga, da embarcação e da operação realizada.

13.2. Os índices mínimos de produtividade aplicáveis às operações encontram-se definidos na Tabela de Produtividade constante do Anexo II desta Norma.

13.2.1. Os índices poderão ser revistos periodicamente pela Administração Portuária, com base no histórico operacional do terminal e nas características das cargas movimentadas.

13.2.2. Na hipótese de operações ou tipos de carga não previstos na tabela constante do Anexo II, os parâmetros de produtividade aplicáveis serão definidos pela Administração Portuária em análise operacional específica.

13.2.3. A Administração Portuária poderá revisar, atualizar ou complementar os índices de produtividade constantes desta Norma a qualquer tempo, sempre que necessário para refletir as condições operacionais do terminal ou a evolução das operações portuárias.

13.3. A produtividade da operação será apurada pela relação entre o volume total efetivamente movimentado e o tempo líquido operacional, observado o seguinte critério: Produtividade = Volume Total Operado / Tempo Líquido Operacional

13.4. O tempo considerado para fins de apuração da produtividade terá início com a liberação formal da embarcação para início da operação e término com a conclusão efetiva da operação de carga ou descarga.

13.5. Para fins de cálculo da produtividade, poderão ser desconsiderados do tempo total operacional, desde que devidamente registrados nos documentos operacionais da embarcação, os períodos decorrentes de:

a. condições climáticas adversas que impeçam a operação;

b. procedimentos de arqueação;

c. restrições operacionais da embarcação;

d. restrições operacionais do embarcador ou do recebedor da carga;

e. operações de *trimming* ou outros procedimentos necessários à adequada acomodação da carga na embarcação;

f. outras ocorrências devidamente registradas e reconhecidas pela Administração Portuária.

13.6. Na existência de índices de produtividade estabelecidos em instrumento contratual específico celebrado com a Administração Portuária, prevalecerão os parâmetros definidos no instrumento específico.

ANEXOS

ANEXO I – INFORMAÇÕES DOS BERÇOS

PIER	BERÇO	CABEÇOS	PREFERENCIAMENTO DE BERÇOS
01	1	cabeços 01 a 16	Para operações de GRANEL SÓLIDO
	2	cabeços 00 a 16	Para operações de GRANEL SÓLIDO
02	3	04 dolfins de amarração (06 cabeços) 04 dolfins de atracação (04 cabeços)	Para operações de GRANEL LÍQUIDO
	4	04 dolfins de amarração (06 cabeços) 04 dolfins de atracação (04 cabeços)	Para operações de GRANEL LÍQUIDO
TMUT	5	cabeços 00 a 11	Para operações de DEMAIS CARGAS
	6	cabeços 11 a 20	Para operações de DEMAIS CARGAS
	7	cabeços 20 a 28	Para operações de PLACAS DE AÇO
	8	cabeços 28 a 35	Para operações de DEMAIS CARGAS
	9	cabeços 35 a 45	Para operações de CONTÊINERES
	10	cabeços 45 a 56	Para operações de CONTÊINERES

ANEXO II – PRODUTIVIDADE MÍNIMA

CARGA	OPERAÇÃO	PRODUTIVIDADE MÍNIMA
Fertilizante granel	Descarga	3.500 tons/dia
Fertilizante big bag	Descarga	750 tons/dia
Coque granel	Descarga	4.500 tons/dia
Coque granel	Embarque	3.500 tons/dia
Granito	Embarque	2.500 tons/dia
Minério de ferro granel TMUT	Embarque	8.000 tons/dia
Minério de ferro granel TMUT	Descarga	8.000 tons/dia
Carvão granel TMUT	Descarga	5.000 tons/dia
Bobina de aço	Descarga	3.500 tons/dia
Fio máquina	Descarga	2.500 tons/dia
Tarugo	Descarga	4.000 tons/dia
Outros materiais siderúrgicos	Descarga	2.500 tons/dia
Outros materiais a granel	Embarque	3.500 tons/dia
Outros materiais a granel	Descarga	3.500 tons/dia
Contêineres	Movimentação	50 mov/h
Pá eólica	Embarque	10 unid/dia
Pá eólica	Descarga	15 unid/dia