

PORTO & MAR

Porto muda regras para atracação

Novas normas já estão em vigor no complexo marítimo

PALAVRA DO EDITOR

MAIOR EFICIÊNCIA

O Porto de Santos alterou suas regras para a atracação de navios de modo a impulsionar a eficiência das operações. O objetivo é melhorar as atividades do complexo, tornando-o ainda mais competitivo

SANDRO THADEU

DA REDAÇÃO

Já está em vigor, desde a última quinta-feira, as novas normas para atracação de navios no Porto de Santos, conforme definido pela Autoridade Portuária de Santos (APS) após consulta e discussão com várias entidades do setor.

O principal objetivo dessa atualização, segundo a APS, é tornar mais eficiente e racional as operações. Isso resultará no aumento da produtividade e, consequentemente, na redução da fila de espera de navios na barra.

Uma das principais modificações é a inclusão da chamada calculadora de prancha mínima operacional (medida de produtividade do navio por hora no cais),

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, afirmou que o ponto principal dessas mudanças é garantir uma maior eficiência nas operações e diminuir o tempo de permanência dos navios atracados. “Obviamente, aquele que não cumprir a prancha mínima operacional sofrerá as normas provenientes dessa nova norma. A intenção é deixar o Porto de Santos mais ágil e trazer uma maior rentabilidade para todos que participam desse processo”, explicou. Conforme Roque, essas regras irão obrigar os terminais a dialogarem melhor com os exportadores e importadores para que haja uma logística mais eficiente para cumprir a nova instrução. “Caso contrário, vai se correr o risco de a Autoridade

ferramenta disponibilizada no site da APS que busca estabelecer o tempo máximo de atividade (TMA), de acordo com o tipo e quantidade de cargas para embarcações que operam nos berços da Alemoa e Ilha Barnabé.

O TMA compreende o pe-

riódio máximo que o navio terá para permanecer em terminais dos locais citados, entre o momento da atracação até o término de todas as atividades. “As alterações foram positivas, no sentido de trabalharmos na melhoria da produtividade do Porto de Santos”, destacou Shizuo.

riódio máximo que o navio terá para permanecer em terminais dos locais citados, entre o momento da atracação até o término de todas as atividades.

Para o cálculo da prancha mínima operacional, são excluídas as horas operacio-

Portuária desatracar o navio por falta de produtividade, o que vai gerar um custo muito grande com rebocador e com prático. Isso sem contar a perda de tempo”, justificou. O gerente de Gestão Empresarial da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), Luiz Shizuo, afirmou que as novas regras de atracação resultaram na otimização das filas de navios. Segundo o representante da instituição, a principal mudança é o estabelecimento das regras de cálculo da prancha mínima operacional através de um ferramenta que mede a produtividade mínima exigida para uma operação portuária.

“As alterações foram positivas, no sentido de trabalharmos na melhoria da produtividade do Porto de Santos”, destacou Shizuo.



Período de permanência dos navios no cais é monitorado pela APS

nais do navio, as operacionalizações de intempéries, greves, manobras de deslocamento ao longo do cais ou motivadas por problemas de infraestrutura de responsabilidade da APS.

Também são levados em consideração os problemas de infraestrutura de responsabilidade da APS, ocorrência de outros sinistros que interrompam ou reduzam o ritmo das operações e determinações da APS ou de mais autoridades, como Marinha, Polícia Federal, Receita Federal e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), entre outras.

Para o cálculo do TMA nos berços públicos da Alemoa e da Ilha Barnabé, também são descontadas as paralisações relacionadas a atividades que não possam ocorrer em concomitância com a operação do navio, como coleta de lixo, entrega de provisões, retiradas de resíduos, abastecimento de combustíveis, fornecimento de lubrificantes, inspeções de autoridades competentes, análise de carga e inspeções de tanque.

PREJUÍZOS

Outra modificação da norma é que as manobras de

atracação e desatracação em berços públicos, que não sejam realizadas pela Autoridade Portuária de Santos, deverão ser encaminhadas pelo agente ou terminal responsável em até seis horas após essa ação. No documento anterior, isso precisava ser feito em até duas horas pela empresa responsável.

O documento prevê ainda que o navio não poderá permanecer sem operação por mais de 12 horas consecutivas, exceto quando operando na Alemoa e Ilha Barnabé, em consonância com o uso da calculadora.

Para aproveitar as janelas de atracação, a APS poderá, a seu critério, aprovar horas excedentes e/ou eventual reposicionamento do navio para outro berço disponível para a realização da continuidade das operações.

Se observada a falta de iniciativa do armador ou de seu agente no cumprimento da ordem de desatracação, a APS poderá promover a saída do navio aos custos do armador.

As despesas relativas às horas excedentes de permanência no berço por causa da demora no cumprimento dessa ordem até a efetiva saída do navio, serão faturadas em dobro sempre que a embarcação permanecer atracada, sem operar, conforme resolução normativa da Agência Nacional de Transportes Aquaviários