

**REGULAMENTO DO  
TERMINAL DA  
ILHA GUAÍBA  
MANGARATIBA - RJ**

# SUMÁRIO

<b>TÍTULO I.....</b>	<b>03</b>
Normas gerais .....	03
<b>TÍTULO II.....</b>	<b>04</b>
Informações sobre o Terminal .....	04
Seção 1. Introdução.....	04
Seção 2. Vista Panorâmica da Ilha Guaíba.....	05
Seção 3. Localização.....	05
Seção 4. Cartas de Navegação .....	05
Seção 5. Condições Meteorológicas.....	06
Seção 6. Correntes, Marés e Ondas.....	06
Seção 7. Comunicações .....	07
Seção 8. Praticagem e Rebocadores.....	07
Seção 9. Fundeadouros.....	07
Subseção 9.1. Área de Fundeio Externa .....	07
Subseção 9.2. Áreas de Espera de práctico .....	07
Subseção 9.3. Áreas de Fundeio Internas .....	07
Seção 10. Canal de Acesso.....	07
Seção 11. Bacia de Evolução .....	08
Seção 12. Berços .....	08
<b>TÍTULO III.....</b>	<b>09</b>
Horário de Funcionamento do Porto .....	09
<b>TÍTULO IV .....</b>	<b>09</b>
Uso das Áreas de Fundeio e Instalações de Acostagem .....	09
<b>TÍTULO V .....</b>	<b>12</b>
Preços dos Serviços Portuários .....	12
<b>TÍTULO VI .....</b>	<b>13</b>
Segurança Portuária .....	13
<b>TÍTULO VII .....</b>	<b>13</b>
Proteção do Meio Ambiente.....	13
<b>TÍTULO VIII .....</b>	<b>13</b>
Controle e Gerenciamento de Água de Lastro .....	13
<b>TÍTULO IX .....</b>	<b>14</b>
Disposições Finais.....	14
<b>Anexo – Esquema de Atracação de Navio .....</b>	<b>16</b>

# TÍTULO I

## Normas gerais

**Art. 1** – O Regulamento do Terminal da Ilha Guaíba tem por objetivo normatizar, disciplinar e organizar as operações, atividades e serviços realizados no Terminal, nos termos da Lei nº 12.815/13, da autorização da ANTAQ para a operação do Terminal e do respectivo Contrato de Adesão com o Poder Público para a exploração do Terminal de Uso Privado.

**Art. 2** – Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se as seguintes definições:

I – Administração do Terminal: a Vale S/A, na condição de autorizatária do Terminal da Ilha Guaíba, dentro dos limites da autorização;

II – Autoridade Marítima: a Marinha do Brasil

III – Contrato de Adesão: o instrumento que formaliza a autorização de Instalação Portuária, na modalidade de Terminal de Uso Privado, pela Vale S/A, Terminal da Ilha Guaíba - TIG;

IV – DES – Abreviação de Direitos Especiais de Saque, a unidade monetária do Fundo Monetário Internacional; e

V – ETA: tempo estimado de chegada ao Terminal (*estimated time of arrival*).

**Art. 3** – Compete à Administração do Terminal:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Adesão; II – pré-qualificar prestadores de serviços na área do Terminal;

III – arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

III – fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades segundo os princípios legais e do Contrato de Adesão quanto à regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

IV – autorizar ou determinar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do Terminal, ouvidas, se for o caso, as demais autoridades competentes;

V – autorizar ou determinar a movimentação de carga, ressalvada a competência da Autoridade Marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação e remoção de destroços, ouvidas, se for o caso, as demais autoridades competentes;

VI – sob a coordenação da Autoridade Marítima, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução, bem como a dragagem dos berços de atracação do Terminal;

VIII – sob a coordenação da Autoridade Marítima, estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios;

IX – sob a coordenação da Autoridade Marítima, estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão operar, em função das limitações e características do acesso ao Terminal e suas instalações de acostagem;

X – tomar providências para a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao Terminal;

XI – suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do Terminal, ressalvados os aspectos de interesse da Autoridade Marítima;

XII – estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as disposições legais e regulamentares;

XIII – aplicar as penalidades previstas neste Regulamento; e XIV – organizar a segurança do terminal.

**Art. 4 –** A Administração do Terminal, à vista dos seus deveres e atribuições legais para a prestação dos serviços portuários, constitui-se na autoridade portuária em exercício dentro da área geográfica do Terminal, ficando as embarcações, clientes e usuários sujeitos às suas determinações.

**Art. 5 –** A utilização das instalações portuárias dentro dos limites da área do Terminal será autorizada pela Administração do Terminal à vista de requisição dos proprietários, armadores, operadores, afretadores ou agentes marítimos dos navios e será remunerada mediante o pagamento das taxas contempladas na tarifa do Terminal.

## TÍTULO II

### Informações sobre o Terminal

#### Seção 1. Introdução

**Art. 6 –** As informações constantes deste Regulamento destinam-se a orientar os proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes e agentes marítimos dos navios no que concerne às instalações e condições gerais do Terminal, não substituindo nem alterando quaisquer prescrições definidas em publicações oficiais brasileiras ou internacionais, destinadas aos navegantes. Outras informações referentes às condições do Terminal poderão ser obtidas mediante consulta à Administração do Terminal.

**Art. 7** – A Administração do Terminal não se responsabiliza por atrasos, despesas, custos, prejuízos, perdas, acidentes ou avarias decorrentes de erros na utilização destas informações ou de omissões na consulta às demais publicações que se fizerem necessárias, nacionais ou internacionais.

## **Seção 2. Vista Panorâmica do Terminal da Ilha Guaíba**



## **Seção 3. Localização**

**Art. 8** – O Terminal da Ilha Guaíba está localizado na parte ocidental da Baía de Sepetiba. A Ilha Guaíba está muito próxima ao litoral e tem ligação ao continente por meio de uma ponte ferroviária que recebe as cargas de minério de ferro, mas não existe ligação por estradas. A Ilha pertence ao Município de Mangaratiba que dista 130 km da Cidade do Rio de Janeiro por rodovia. O Terminal está localizado a cerca de 70 milhas náuticas da boca da Baía de Guanabara (Rio de Janeiro) e a cerca de 3 milhas náuticas de Mangaratiba.

Está localizado nas coordenadas geográficas: Latitude: 23°00'50" Sul Longitude: 044°02'05" Oeste

## **Seção 4. Cartas de Navegação**

**Art. 9** – O canal de acesso, a bacia de evolução, as áreas de fundeio e os berços de atracação estão representados nas seguintes Cartas Náuticas:

- Cartas nº 23100 (INT 2124), 1607, 1620 e 1621 publicadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação do Brasil (DHN);

- Cartas nº 24.150, 24.155 e 24.164 publicadas pelo Serviço Hidrográfico dos Estados Unidos (HO).
- Cartas nº 3.970 e 432 do Almirantado Britânico.

### **Seção 5. Condições Meteorológicas**

**Art. 10** – Sobre as condições meteorológicas:

- O clima é tropical, mantendo-se as temperaturas e chuvas dentro de um limite de conforto durante todo o ano, raramente ocorrendo temperaturas muito elevadas ou chuvas fortes e prolongadas;
- A média da temperatura máxima é de 26° C e da mínima é de 18° C, podendo a máxima atingir 38° C e a mínima 13°C;
- As chuvas são mais frequentes nos meses mais quentes, de outubro a março, com média pluviométrica mensal acima de 250 mm. Nos meses mais frios, de abril a setembro, a média mensal é inferior a 150 mm. A umidade relativa do ar é alta, com média acima de 80%;
- Os ventos predominantes na região durante a primavera e o verão são os de NE (fracos a moderados), depois de ENE a ESE (fracos a moderados), seguidos pelos ventos do quadrante sul. No outono e no inverno os ventos predominantes são os do quadrante sul, fracos a moderados, com eventuais ocorrências de ventos muito frescos a fortes de SW (com aproximações de frentes frias oriundas do sul do país) e NW vindo do continente (este com menos frequência), seguidos pelos de NE no restante dos períodos.

### **Seção 6. Correntes, Marés e Ondas.**

**Art. 11** – Sobre as correntes, marés e ondas:

- A maré da região apresenta em média duas preamares e duas baixa-mares por dia, porém com consideráveis desigualdades com tendência para marés mistas;
- A corrente atuante ao longo do píer e bacia de manobras, são resultantes do movimento das marés;
- As marés de sizígia são responsáveis por forte corrente no berço Norte, sendo necessária especial atenção nos períodos dessas enchentes;
- A direção geral durante o período de enchente é para E (leste) e nas vazantes para WSW (oeste-sudoeste) e W (oeste);

## **Seção 7. Comunicações**

**Art. 12** – As comunicações em canais VHF são as seguintes:

- Chamada geral, CANAL 16
- Navio em manobra/praticagem/Terminal, CANAL13
- Navio Atracado/Terminal, CANAL Digital CN/CCO

## **Seção 8. Praticagem e Rebocadores**

**Art. 13** – A utilização de práticos e rebocadores nas manobras dos navios no Terminal da Ilha Guaíba é obrigatória.

## **Seção 9. Fundeadouros**

### **Subseção 9.1. Área de Fundeio Externa**

**Art. 14** – Na eventualidade do fundeio Guaíba estar ocupado, os navios deverão fundear na Área Externa, situada fora da Baía de Sepetiba ao sul da entrada no canal.

### **Subseção 9.2. Área de Espera de práctico**

**Art. 15** – Posição Latitude 23° 08,65' Sul e Longitude: 044° 04,6' Oeste para os navios esperando Prático, profundidade 23,00 metros, fundo de areia.

### **Subseção 9.3. Áreas de Fundeio Internas**

**Art. 16** – A área de Fundeio do terminal da Ilha Guaíba tem capacidade de abrigar até cinco navios aguardando atracação no Terminal da Ilha Guaíba. A área de fundeio com fundo de areia localiza-se na poligonal formada pelos seguintes pontos:

A – Latitude 23°00,0' S e Longitude 044°03,3' W B – Latitude 23°01,2' S e Longitude 044°03,3' W C – Latitude 22°02,0' S e Longitude 044°05,8' W D – Latitude 23°01,3' S e Longitude 044°05,8' W E – Latitude 23°00,9' S e Longitude 044°05,4' W F – Latitude 23°00,9' S e Longitude 044°04,3' W G – Latitude 23°00,0' S e Longitude 044°04,3'W

**Art. 17** – Latitude 23° 00,8'S e Longitude 044° 03,6'W para os navios descarregados para reparos ou em quarentena, profundidade 15,00 metros, fundo de areia.

## **Seção 10. Canal de Acesso**

**Art. 18** – O acesso ao terminal se faz por um canal com cerca de nove milhas náuticas de

extensão, composto por dois trechos retilíneos e uma curva entre eles.

**Art. 19** – Todo o canal é balizado por 20 boias luminosas, dois alinhamentos de eixo de canal e três faroletes no píer.

**Art. 20** – O trecho inicial tem quatro milhas náuticas de extensão e 280,00 metros de largura, é dragado para 22,50 metros.

**Art. 21** – Segue-se uma curva acentuada, com cerca de duas milhas náuticas de extensão e largura variando de 310,00 metros até o máximo de 700,00 metros; sendo que as profundidades ao longo da curva são superiores a 24,00 metros.

**Art. 22** – O trecho final, com três milhas náuticas de extensão tem largura superior a 320,00 metros e profundidade mínima de 23,00 metros.

### **Seção 11. Bacia de Evolução**

**Art. 23** – No final do canal, em frente ao píer de minério, está a bacia de manobras, com 1600 metros de comprimento e largura de 1000 metros, com profundidades superiores a 24 metros.

**Art. 24** – Os limites da Bacia de Evolução são sinalizados por três boias e dois faroletes instalados nas extremidades do berço de atracação externo.

### **Seção 12. Berços**

**Art. 25** – Particularidades do Berço SUL:

- Comprimento Operacional do Píer: 249,20 metros
- Cais acostável máximo: 340,00 metros
- Comprimento total máximo: 340,00 metros
- Boca Máxima: 62,00 metros
- Calado Máximo: 20,40 metros + altura da maré
- Profundidade mínima do berço: 22,50 metros + maré
- Porte Bruto (DWT) máximo de 350.000 mt

**Art. 26** – Particularidades do Berço NORTE:

- Comprimento Operacional do Píer: 249,20 metros
- Cais acostável máximo: 340,00 metros



- Comprimento total máximo: 295,00 metros
- Boca Máxima: 47,00 metros
- Calado Máximo: 18,50 metros
- Profundidade mínima do berço: 22,50 metros + maré
- Porte bruto (DWT) máximo de 185.000 mt

### TÍTULO III

#### Horário de Funcionamento do Terminal

**Art. 27** – O horário de trabalho nas instalações do Terminal é fixado pela Administração do Terminal, observada a legislação vigente.

### TÍTULO IV

#### Uso das Áreas de Fundeio e Instalações de Acostagem

**Art. 28** – A autorização para a atracação nas instalações públicas, bem como a definição das prioridades, será concedida pela Administração do Terminal.

**Art. 29** – Os clientes e usuários do Terminal acatarão as determinações da Administração do Terminal e das autoridades competentes referentes à prioridade de atendimento a embarcações.

**Art. 30** – Os clientes e usuários do Terminal deverão fornecer toda documentação e informação exigidas pelas normas legais e da Administração do Terminal, sob pena de não ser autorizada a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação e o tráfego de embarcação na área do Terminal.

**Art. 31** – A Administração do Terminal poderá suspender ou cancelar qualquer atividade ou operação que esteja em desacordo com a legislação vigente e este Regulamento, ou que, de qualquer outra forma, prejudique o funcionamento do Terminal de modo a implicar em descumprimento às suas obrigações enquanto autorizatória do Poder Público.

**Parágrafo único** – As determinações da Administração do Terminal para saída ou desatracação de embarcação, deverão ser cumpridas, salvo situações especiais, com a primeira maré, jamais excedendo o prazo de 24 (vinte e quatro) horas.

**Art. 32** – É vedado às embarcações fundeadas ou atracadas efetuarem conserto nas máquinas que as impeçam de se movimentar, salvo em situações especiais, previamente autorizadas

pela Administração do Terminal, ouvida, se for o caso, a Autoridade Marítima.

**Art. 33** – No caso de embarcações que transportem produtos perigosos, o proprietário, armador, operador, afretador, agente marítimo ou o comandante deverá fornecer com antecedência de 48 horas os seguintes dados:

I – o nome técnico dos produtos em língua portuguesa, de acordo com a classificação do código da Organização Marítima Internacional (IMO), o ponto de fulgor, quando for o caso, e seu UN (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas);

II – a quantidade de carga perigosa a bordo, indicando aquela que deverá ser descarregada no porto e a que permanecerá na embarcação, com a localização no porão ou convés;

III – o tipo de embalagem;

IV – o estado da carga perigosa e a possibilidade de ocorrência de sinistro;

V – informação se a embarcação possui algum certificado de seguro para transporte de carga perigosa;

VI – outros dados importantes relativos aos cuidados no manuseio e EPIs adequados.

**Art. 34** – As embarcações e seus tripulantes ficam sujeitos ao presente regulamento, durante o tempo em que permanecerem na área do Terminal.

**Art. 35** – As embarcações atracadas ao cais deverão cumprir prontamente as ordens que forem dadas pela Administração do Terminal, e em especial quando ocorrerem situações de anormalidade, que comprometam a segurança de pessoas, instalações e das próprias embarcações ou prejudiquem o bom funcionamento do porto.

**Parágrafo único** – Se ocorrerem condições adversas de clima ou mar, incluindo, mas sem se limitar a, chuva, maré, ventos, ondas ou ondulações (*swell*) durante as operações de atracação, amarração, carregamento ou descarregamento, e a embarcação não puder permanecer ancorada com segurança por seus próprios meios, o comandante do navio deve solicitar serviços de praticagem e reboque, a fim de remover imediatamente o navio do cais. Caso o comandante não proceda em conformidade, o Terminal solicitará os serviços de praticagem e reboque, a fim de evitar qualquer risco para o Terminal, navio e/ou tripulação, caso em que todos os custos diretamente relacionados com os serviços de praticagem e reboque serão de responsabilidade e pagos diretamente pelo navio/armador.

**Art. 36** – O comandante deve realizar as operações de carga, na forma programada, desatracando imediatamente após o término das operações.

**Art. 37** – O comandante deve observar a boa marinharia e as melhores práticas durante o período de atracação e de carregamento de minérios, incluindo, embora não se limitando, à:

I – observância de arranjos adequados de amarração para sua embarcação, com observância mínima dos esquemas de amarração contemplados neste Regulamento;

II – instalação do Sistema de Micro Drenagem para Navios (*Micro Drainage System for Vessel - MDSV*) contemplado no art. 40 deste Regulamento.

**Art. 38** – No caso de ocorrência de chuvas durante a faina de carregamento, o comandante do navio deverá manter fechadas todas as tampas de escotilhas que não estão sendo operados pelo Terminal.

**Parágrafo único** – Em caso de chuvas fortes, a Administração do Terminal poderá determinar que todas as tampas de escotilhas, sem exceção, sejam fechadas.

**Art. 39** – Os pocetos das embarcações deverão estar inteiramente esgotados antes da atracação para o carregamento, a fim de não acrescentar umidade às cargas a serem embarcadas e de permitir a drenagem a partir do embarque.

**Parágrafo único** – Não é permitido o esgotamento dos pocetos nas áreas de acostagem.

**Art. 40** – Para o embarque de finos de minérios no Terminal é compulsória a instalação nos navios, por razões de segurança da navegação, do MDSV.

**§ 1º** – A Administração do Terminal providenciará a instalação e/ou manutenção do MDSV após a atracação dos navios e antes do começo do carregamento. Os custos da instalação serão negociados com os armadores e/ou embarcadores, conforme aplicável.

**§ 2º** – Se a embarcação já dispuser do MDSV a bordo, a Administração do Terminal realizará a prévia manutenção e reinstalação do equipamento. Os custos da manutenção e reinstalação do equipamento serão negociados com os armadores e/ou embarcadores, conforme aplicável.

**Art. 41** – Os comandantes das embarcações programadas para operar no Terminal deverão manifestar à Administração do Terminal, no prazo mínimo de sete (7) dias antes do ETA:

- a) sua concordância com a instalação a bordo do MDSV e fornecer todas as informações técnicas necessárias para a instalação do sistema conforme Anexo I deste Regulamento; ou
- b) sua confirmação de que o equipamento MDSV já está disponível a bordo e que concordam com sua manutenção e reinstalação pela Administração do Terminal.

**Art. 42** – A remoção do MDSV após a conclusão do transporte de finos de minério é de responsabilidade do comandante do navio, podendo o equipamento ser preservado para a hipótese de novo embarque de finos de minério no Terminal.

**Art. 43** – A Administração do Terminal terá o direito, à sua exclusiva discricção, de rejeitar a nomeação e o carregamento de qualquer navio que:

- a) não esteja, em todos os aspectos, pronto para receber o embarque de cargas no Terminal;
- b) não tenha sido aprovado pelo sistema de verificação (*vetting*) do Terminal ou do embarcador;

c) não tenha atendido as disposições deste Regulamento sobre a instalação do MDSV a bordo, ou que tenha anteriormente recusado permissão para a sua instalação ou reinstalação;

d) não atenda requisitos operacionais de adequabilidade ao tempo de deslastre compatível com taxas de carregamento; ou

e) não atenda às especificidades dos cabos de amarração recomendados em relação ao Porte Bruto (DWT) da embarcação e Píer programado.

**Art. 44** – A Administração do Terminal não será responsável por qualquer perda, avaria, prejuízo ou despesa decorrente da ineficiente operação do MDSV em virtude de incorretas informações prestadas pelo comandante do navio nos termos do art. 43, “a”, deste Regulamento.

**Art. 45** – Na hipótese de recusa do comandante em prosseguir ou concluir operação de carga na forma programada, poderá a Administração do Terminal, discricionariamente, na condição de Autoridade Portuária local, observado o disposto no art. 31 determinar a imediata desatracação da embarcação e seu deslocamento para um dos fundeadouros do Terminal ou qualquer outra área indicada, até que solucionado o impasse determinante da recusa, de modo a evitar prejuízo à regularidade, eficiência e segurança das operações portuárias.

**§ 1º** – A nova recusa do comandante em atender, prontamente, à ordem de deslocamento do navio para o fundeadouro ou qualquer outra área indicada sujeitará o proprietário, armador, operador ou afretador à multa diária por paralisação do berço, a partir da ordem de desatracação, no valor de 58.00 (cinquenta e oito mil) DES, sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos a que sua inação der causa.

**§ 2º** – Havendo a recusa em atender à ordem de deslocamento para o fundeadouro ou qualquer outra área indicada, a Administração do Terminal poderá requerer judicialmente o cumprimento de sua determinação.

## TÍTULO V

### Preços dos Serviços Portuários

**Art. 46** – Os preços pelos serviços portuários serão informados pela Administração do Terminal mediante consulta, exceto quando já constarem da página oficial da internet da Vale S.A.

**Art. 47** – Os serviços com características específicas, adequadas aos clientes e usuários do Terminal serão livremente pactuados entre estes e a Administração do Terminal.

**Art. 48** – A Administração do Terminal não assume responsabilidade por serviços contratados por clientes e usuários do Terminal com terceiros. Os preços serão negociados pelos clientes e usuários do Terminal diretamente com tais terceiros.

## TÍTULO VI

### Segurança portuária

**Art. 49** – O Terminal opera de acordo com as normas e padrões internacionais de segurança ISPS (*International Ship and Port Facilities Security Code*).

## TÍTULO VII

### Proteção do Meio Ambiente

**Art. 50** – Os navios, seus comandantes e tripulações deverão observar, durante sua estadia no Terminal, as regras de convivência harmônica e preservação do meio ambiente marinho contempladas na legislação pertinente.

**Art. 51** – É proibido às embarcações lançar óleo, resíduos, lixo ou qualquer material que prejudique ou contamine as águas na área do Terminal.

**Art. 52** – Não são permitidos, na área do Terminal, serviços de mergulhos para limpeza do casco ou hélices das embarcações.

**Art. 53** – A descarga de água de lastro é permitida no interior da área do terminal desde que observadas as exigências das autoridades competentes, de modo a evitar poluição ambiental ou alteração no equilíbrio fauna e flora marinhas.

**Art. 54** – A descarga de esgoto sanitário diretamente para as águas é proibida, devendo o navio manter operacional seu sistema de tratamento de efluentes durante toda a sua estadia no Terminal.

**Art. 55** – O Terminal autoriza, através de empresas cadastradas, o serviço de recepção de resíduos (lixo, sedimentos e resíduos oleosos) 24 (vinte e quatro) horas por dia.

**Parágrafo único** – As empresas que fornecem o serviço de recepção de resíduos poderão ser consultadas na página oficial da internet da Vale S.A. e da Organização Marítima Internacional – IMO.

## TÍTULO VIII

### Controle e Gerenciamento de Água de Lastro

**Art. 56** – Os navios devem estar sempre em conformidade com a Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios ("Convenção

BWM") e todas e quaisquer medidas de implementação aplicáveis. Caso o navio seja aceito pela Administração do Complexo Portuário e, subsequentemente, seja verificado que não está em conformidade com os termos da Convenção BWM aplicável a ele e a todas as medidas de implementação, a Administração do Complexo Portuário terá o direito de rejeitar a atracação. Os armadores serão responsáveis e indenizarão a Administração do Complexo Portuário por todos os custos e pelo tempo perdido em decorrência de não conformidade. Mediante solicitação por escrito da Administração do Complexo Portuário, os armadores deverão fornecer imediatamente, cópia eletrônica de Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro válido para os navios nomeados.

**Art. 57** – Os navios devem ter sempre capacidade de lastro/deslastro suficiente em relação à capacidade de carregamento/descarregamento. O comandante deve garantir que o carregamento/descarregamento e lastro/deslastro estejam adequadamente sincronizados em todos os momentos, para manter o navio dentro dos limites de estresse e estabilidade. Caso o carregamento/descarregamento precise ser interrompido ou atrasado continuamente durante mais de seis (6) horas consecutivas devido à capacidade insuficiente de deslastro em relação à capacidade de carregamento, não conformidade com a Convenção BWM ou a qualquer outro motivo atribuível ao navio, a Administração do Complexo Portuário terá o direito de ordenar que o navio desocupe o cais, determinando o momento de saída e retorno ao berço, ficando o navio/armador responsável por essa movimentação, inclusive pela despesas incorridas e o tempo perdido.

## TÍTULO IX

### Disposições Finais

**Art. 58** – Todos os clientes, usuários, prestadores de serviços e seus representantes e prepostos deverão cumprir:

- a) Esse Regulamento;
- b) Normas de segurança e funcionamento estabelecidas pelo Terminal;
- c) Normas regulatórias, aduaneiras, de higiene, de proteção ambiental, de segurança e outras determinadas pela legislação em vigor.

**Art. 59** – As condições para entrada, movimentação, permanência ou armazenagem de cargas serão determinadas pela Administração do Terminal, de acordo com as especificidades da carga.

**Art. 60** – A entrada e o fluxo de veículos, equipamentos, cargas ou pessoas na área do Terminal depende de autorização da Administração do Terminal. Os clientes, usuários, prestadores de serviços e seus representantes e prepostos deverão consultar a Administração sobre as regras aplicáveis com antecedência razoável da realização de qualquer operação.

**Parágrafo único** – Os veículos deverão estar em conformidade com a legislação de trânsito e de transporte.

**Art. 61** – Os clientes e usuários do Terminal ficam cientes de que a Administração do Terminal informará às autoridades governamentais competentes as condições dos serviços prestados e dados operacionais, notadamente sobre retirada de resíduos e omissões das embarcações.

**Art. 62** – Em caso de incidente envolvendo embarcação estrangeira e que provoque avarias ao Terminal ou prejuízo às suas atividades, a Administração do Terminal poderá exigir do respectivo proprietário, armador ou operador, sem patrimônio no país, a prestação de garantia, na forma de caução idônea que assegure a eventual reparação dos danos emergentes, lucros cessantes e multas aplicáveis.

**§ 1º** – A caução deverá ser prestada no prazo de 48 (quarenta e oito) horas após sua solicitação pela Administração do Terminal, porém sempre antes da saída da embarcação do Terminal;

**§ 2º** – No caso de recusa ou omissão na prestação da garantia, a Administração do Terminal poderá requerer judicialmente o embargo da saída da embarcação até que a caução seja prestada.

**Art. 63** – A Administração do Terminal não será responsável por quaisquer atrasos, despesas, custos e prejuízos a proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes de navios, em decorrência do não cumprimento, por eles, das disposições deste Regulamento.

**Art. 64** – Proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes de navios são responsáveis perante a Administração do Terminal e embarcadores, pelo descumprimento das disposições deste Regulamento.

**Art. 65** – Os casos omissos serão resolvidos pela Administração do Terminal.

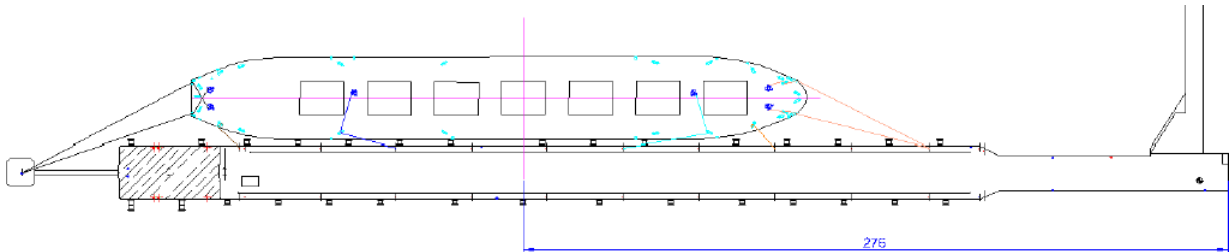
**Art. 66** - Este regulamento será emitido em duas versões, uma na língua portuguesa e outra na linha inglesa. Em caso de eventuais inconsistências, a versão em português prevalecerá.

## ANEXO

### ESQUEMA DE AMARRAÇÃO DE NAVIO

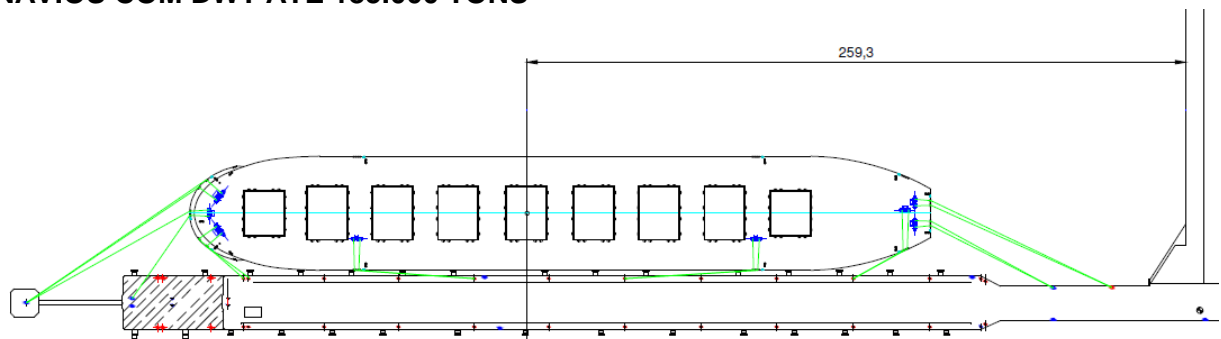
#### A) BERÇO NORTE

##### NAVIOS DWT ATÉ 80.000 TONS POR BORESTE



- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 05/05 cabos de qualquer tipo, mbl 50 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 03/03 cabos de qualquer tipo, mbl 50 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 02/02 cabos de qualquer tipo, mbl 50 tons.

##### NAVIOS COM DWT ATÉ 185.000 TONS



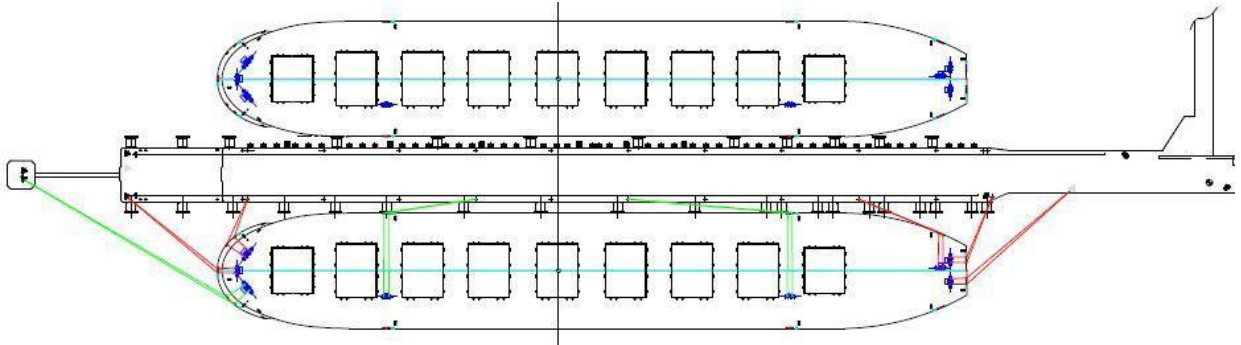
- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 05/05 cabos de qualquer tipo, mbl 72 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 03/03 cabos de qualquer tipo, mbl 72 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 02/02 cabos de aço de 72 mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabotes com 25% de MBL mais fortes.

Para este propósito, o navio deverá possuir 20 (vinte) cabos disponíveis a bordo.



## B) BERÇO SUL

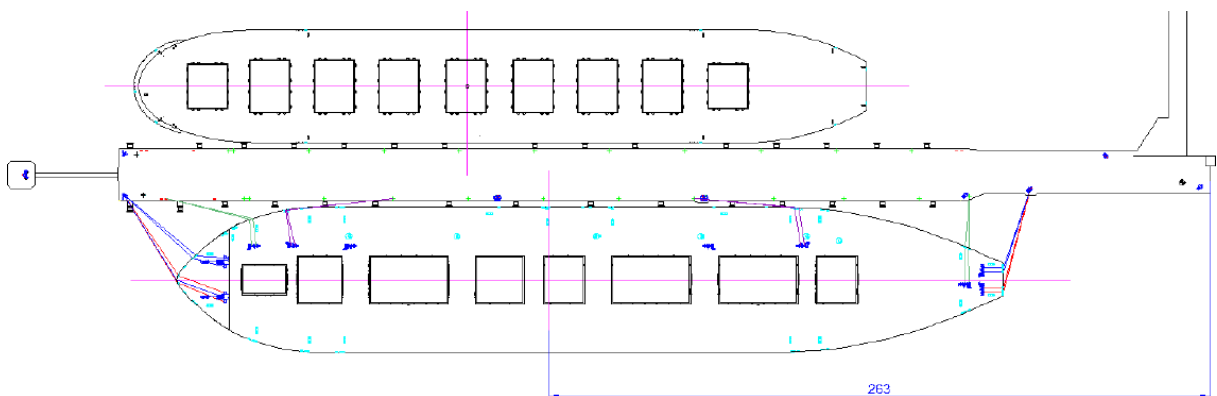
### NAVIOS COM DWT ATÉ 180.000 TONS



- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 05/05 cabos de qualquer tipo, mbl 72 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 03/03 cabos de qualquer tipo, mbl 72 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 02/02 cabos de aço de 72 mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

Para este propósito, o navio deverá possuir 20 (vinte) cabos disponíveis a bordo.

### NAVIOS COM DWT ATÉ 350.000 TONS



- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 05/05 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 03/03 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 02/02 cabos de aço de 42 mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

Para este propósito, o navio deverá possuir 20 (vinte) cabos disponíveis a bordo.