

REGULAMENTO
DO
COMPLEXO PORTUÁRIO
DE
TUBARÃO E PRAIA MOLE

SUMÁRIO

TÍTULO I	03
Normas gerais	03
TÍTULO II	04
Informações sobre o Complexo Portuário	04
Seção 1. Introdução.....	04
Seção 2. Vista Panorâmica do Complexo Portuário.....	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	06
Seção 8. Praticagem e Rebocadores.....	07
Seção 9. Fundeadouros.....	07
Subseção 9.1. Área de Fundeio Interna.....	07
Subseção 9.2. Área de Fundeio Externa.....	07
Seção 10. Canal de Acesso.....	08
Seção 11. Bacia de Evolução	10
Seção 12. Berços	11
TÍTULO III	16
Horário de Funcionamento do Complexo Portuário.....	16
TÍTULO IV	16
Uso das Áreas de Fundeio e Instalações de Acostagem	16
TÍTULO V	19
Preços dos Serviços Portuários	19
TÍTULO VI	20
Segurança Portuária.....	20
TÍTULO VII	20
Proteção do Meio Ambiente.....	20
TÍTULO VIII	21
Controle e Gerenciamento de Água de Lastro	21
TÍTULO IX	21
Disposições Finais.....	21

TÍTULO I

Normas gerais

Art. 1 – O Regulamento do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole tem por objetivo normatizar, disciplinar e organizar as operações, atividades e serviços realizados no Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole (“Complexo Portuário”), nos termos da Lei nº 12.815/13, da autorização da ANTAQ para a operação do Complexo Portuário e do respectivo Contrato de Adesão com o Poder Público para a exploração do Complexo Portuário de Uso Privado.

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

I – Administração do Complexo Portuário: a Vale S/A, na condição de autorizatória do Complexo Portuário, dentro dos limites da autorização;

II – Autoridade Marítima: a Marinha do Brasil;

III – Contrato de Adesão: o instrumento que formaliza a autorização para a exploração indireta, pela Vale S/A, das instalações portuárias do Complexo Portuário;

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

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

Art. 3 – Compete à Administração do Complexo Portuário:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Adesão;

II – pré-qualificar prestadores de serviços na área do Complexo Portuário;

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 Complexo Portuário, 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 Complexo Portuário;

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 trafegar, em função das limitações e características do acesso ao Complexo Portuário e suas instalações de acostagem;

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

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

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

XIII – aplicar as penalidades previstas neste Regulamento; e

XIV – organizar a segurança do Complexo Portuário.

Art. 4 – A Administração do Complexo Portuário, 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 Complexo Portuário, ficando as embarcações, clientes e usuários sujeitos às suas determinações.

Art. 5 – A utilização das instalações portuárias dentro dos limites da área do Complexo Portuário será autorizada pela Administração do Complexo Portuário 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 Complexo Portuário.

TÍTULO II

Informações sobre o Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole

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 Complexo Portuário, não substituindo nem alterando quaisquer prescrições definidas em publicações oficiais brasileiras

ou internacionais, destinadas aos navegantes. Outras informações referentes às condições do Complexo Portuário poderão ser obtidas mediante consulta à Administração do Complexo Portuário.

Art. 7 – A Administração do Complexo Portuário 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 Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole

[INSERIR IMAGEM]

Seção 3. Localização

Art. 8 – O Complexo Portuário está localizado ao norte da Baía do Espírito Santo, no Município de Vitória-ES, capital do Estado do Espírito Santo, à qual está ligado por rodovias e ferrovias.

Está localizado nas coordenadas geográficas:

Porto de Tubarão

Pier 2: Latitude: 20° 17'35" Sul Longitude: 040° 14' 51" Oeste

Pier 1 Norte/Sul : Latitude: 20° 17° 23" Sul Longitude: 040° 14' 42" Oeste

Terminal de Produtos Diversos – Terminal de Grãos

Pier 3: Terminal de Grãos Latitude: 20° 17' 32" Sul Longitude; 040° 14' 46" Oeste

Pier 4: Terminal de Container e Produtos Diversos; Latitude: 20° 17' 27" Sul Longitude: 040° 14' 37" Oeste

Terminal de Granéis Líquidos

Pier 5: Latitude: 20° 17' 16" Sul Longitude: 040° 14' 40" Oeste

Porto de Praia Mole (Terminal de Carvão)

Latitude: 20° 17'52" Sul Longitude: 040° 14'12" 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 1410 e 1401 publicadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação do Brasil (DHN);
- Cartas nº 521 do Almirantado Britânico.

Seção 5. Condições Meteorológicas

Art. 10 – Sobre as condições meteorológicas:

- o clima da região enquadra-se no tipo tropical úmido e salino, com umidade relativa do ar uniforme ao longo do ano variando entre 80 e 90%;
- estações chuvosas de outubro a abril, com índice acima de 100 mm por dia;
- estações secas de maio a setembro, com índice de 30 a 100 mm por dia;
- Índice pluviométrico anual médio: 1.238,5 mm. Índice pluviométrico máximo diário: 147,7 mm;
- a densidade da água do mar do Porto de Tubarão é de 1,025 Kg/l;
- a direção predominante dos ventos é de nordeste.

Seção 6. Correntes, Marés e Ondas

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

- As correntes no interior da zona abrigada pelo mole de Tubarão são provocadas pela recirculação das águas durante as marés.
- Os valores das correntes variam em 0,5 m/s nas regiões longitudinais e transversais aos navios nos píeres 1 e 2.
- No canal de acesso, a velocidade de corrente transversal ao eixo do canal é de até 0,5 nó.
- As ondas na região são produzidas por ventos locais. Na bacia de evolução e extensão podem ocorrer ondas de 1,20 (Hs) metros e períodos de pico (Tp) de 10 segundos.

Seção 7. Comunicações

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

- Chamada geral, CANAL 16 e 70 DSC;

- Posto de Controle CANAL 16 e 11;
- Estação de Práticos CANAIS 14 e 74;
- Manobras Navio/Complexo Portuário/Práticos CANAL 10, 12 e 13;
- Navios e Inspetores do Complexo Portuário CANAL 06 e 67 e 68.

Seção 8. Praticagem e Rebocadores

Art. 13 – A utilização de práticos e rebocadores nas manobras dos navios no Complexo Portuário é obrigatória conforme Norma da Autoridade Marítima (NORMAM 12) e Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo (NPCP-ES) e caberá aos clientes e usuários do Complexo Portuário a sua contratação.

Seção 9. Fundeadouros

Subseção 9.1. Área de Fundeio Interna

Art. 14 – A Bacia de Evolução poderá ser usada como fundeadouro interno em situações emergenciais ou para a salvaguarda da vida humana no mar mediante a autorização da Administração do Complexo Portuário e da Autoridade Marítima.

Subseção 9.2. Área de Fundeio Externa

Art. 15 – Fundeadouro nº 2 - Destinados preferencialmente a navios ou embarcações com prazo de espera normal, programados para o Píer 3 (TPD 3), Píer 4 (TPD 4) e Píer 5 (TGL Terminal de Granéis Líquidos) do Porto de Tubarão e Berços 1 e 2 do Terminal de Carvão do Porto de Praia Mole.

Área delimitada pelas posições de coordenadas geográficas:

A) Latitude: 20° 19' 36" Sul Longitude: 040° 13' 00" Oeste

B) Latitude: 20° 17' 42" Sul Longitude: 040 13' 00" Oeste

C) Latitude: 20° 17' 42" Sul Longitude: 040° 08' 30" Oeste

D) Latitude: 20° 19' 36" Sul Longitude: 040° 08' 30" Oeste

Art. 16 – Fundeadouro nº 3 - Destinado preferencialmente a navios ou embarcações com prazo de espera normal, programados para o Terminal de Minério de Ferro do Porto de Tubarão, Píer 1 Lado Norte, Píer 1 Lado Sul e Píer 2.

Área delimitada pelas posições de coordenadas geográficas:

A) Latitude: 20° 23' 54" Sul Longitude: 040 13' 00" Oeste

B) Latitude: 020° 21' 42" Sul Longitude: 040° 13' 00" Oeste

C) Latitude: 20° 21' 42" Sul Longitude: 040° 10' 24" Oeste

D) Latitude: 20° 23' 36" Sul Longitude: 040° 10' 24" Oeste

Art. 17 – Fundeadouro nº 4 - Destinados a navios ou embarcações a serem submetidos a Inspeção Naval, Inspeção da Polícia Federal (NEPOM), Inspeção de Saúde (ANVISA), Inspeção Aduaneira (Alfândega) e/ou outros órgãos autorizados.

Área delimitada pelas posições de coordenadas geográficas:

A) Latitude: 20° 18' 48" Sul Longitude: 040° 13' 42" Oeste

B) Latitude: 20° 18' 12" Sul Longitude: 040° 13' 42" Oeste

C) Latitude: 20° 17' 54" Sul Longitude: 040° 13' 12" Oeste

D) Latitude: 20° 19' 18" Sul Longitude: 040° 13' 12" Oeste

Art. 18 – Fundeadouro nº 5 - Destinado preferencialmente a navios ou embarcações com prazo de espera normal, programados para o Terminal de Granéis Líquidos, Pier 5 (TGL), do Porto de Tubarão.

Área delimitada pelas posições de coordenadas geográficas:

A) Latitude: 20° 23' 30" Sul Longitude: 040° 09' 36" Oeste

B) Latitude: 20° 21' 42" Sul Longitude: 040° 09' 36" Oeste

C) Latitude: 20° 21' 42" Sul Longitude: 040° 08' 30" Oeste

D) Latitude: 20° 23' 24" Sul Longitude: 040° 08' 54" Oeste

Seção 10. Canal de Acesso

Art. 19 - Porto de Tubarão - O acesso ao Porto de Tubarão é realizado através de canal balizado, com cinco pares de boias e uma área de manobra constituída por duas bacias de evolução, totalizando uma extensão de 5.522 metros.

Características Operacionais:

Comprimento	4.422 metros
Largura de projeto	285,00 metros (350,00 metros entre as boias TU e nº 10)
Profundidade de projeto	25,30 metros

Restrições Operacionais aos navios:

Porte Bruto máximo	405.000 toneladas métricas
Comprimento máximo	365 metros
Boca máxima	66 metros

Calado máximo 22,30 mais maré limitado a 23 metros.

22,30 metro + maré	altura significativa da onda até 1,00 metro
22,20 metro + maré	altura significativa da onda até 1,10 metro
22,10 metro + maré	altura significativa da onda até 1,20 metro
22,00 metro + maré	altura significativa da onda até 1,30 metro
21,90 metro + maré	altura significativa da onda até 1,40 metro
21,80 metro + maré	altura significativa da onda até 1,50 metro

Art. 20 - Porto de Praia Mole (Terminal de Carvão)

O acesso é realizado através de parte do Canal de Acesso ao Porto de Tubarão, com três pares de boias, uma Bacia de Evolução e o Canal de Aproximação aos Berços, totalizando 5.300,00 metros.

Canal de Aproximação:

Comprimento	Berço 1	1.200,00 metros
	Berço 2	900,00 metros
Largura de projeto		150,00 metros
Profundidade de projeto	Berço 1	14,50 metros
	Berço 2	18,00 metros
Calado máximo	Berço 1	13,50 metros + maré
	Berço 1	16,00 mts + maré sem navio atracado no berço 2
	Berço 2	16,00 metros + maré, limitado a 17,20 metros

Restrições referentes aos navios:

Porte Bruto máximo		250.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo		300,00 metros
Boca máxima		50,00 metros
Calado máximo	Berço 1	13.50 metros mais maré
	Berço 1	16.00 metros sem navios atracado no Berço 2
	Berço 2	16.00 metros mais maré limitado a 17,00 metros

Seção 11. Bacia de Evolução

Art. 21 – Porto de Tubarão – A bacia de evolução do porto de Tubarão possui as seguintes características e restrições:

Bacia de Evolução Sul

Centro	Latitude: 20°17'40" Sul Longitude 040° 15'07" Oeste
Diâmetro	730,00 metros
Raio	365,00 metros
Profundidade de projeto	13,20 metros

Restrições referentes aos navios

Porte Bruto máximo	405.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	365,00 metros
Boca máxima	66,00 metros
Calado máximo	11,20 metros

Bacia de Evolução Norte

Centro	Latitude: 20° 17' 34" Sul Longitude 040° 15' 08" Oeste
Diâmetro	730,00 metros
Raio	365,00 metros
Profundidade de projeto	18,00 metros

Restrições referentes aos navios

Porte Bruto máximo	405.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	365,00 metros
Boca máxima	66,00 metros
Calado máximo	15.50 metros mais maré

Art. 22 – Porto de Praia Mole - A bacia de evolução do porto de Praia Mole possui as seguintes características e restrições:

Bacia de Evolução

Centro da bacia	Latitude: 20° 18' 05" Sul Longitude 040° 14' 40" Oeste
Raio	300,00 metros
Profundidade de projeto	18,00 metros

Restrições referentes aos navios

Porte Bruto máximo	250.000 toneladas métricas
--------------------	----------------------------

Comprimento total máximo	300,00 metros
Boca máxima	50,00 metros
Calado máximo	15,50 metros mais maré

Seção 12. Berços

Art. 23 – Particularidades do Pier 2 de Tubarão:

Características operacionais:

Comprimento operacional	456,25 metros
Cais acostável	210,00 metros
Profundidade de projeto	25,30 metros

Restrições referentes aos navios:

Porte bruto máximo	405.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	365,00 metros
Boca máxima	66,00 metros
Calado máximo	23,00 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios:

Para as manobras de atracação e desatracação de navios com comprimento total superior a 350,00 metros, deverá ser observada a restrição referente à necessidade do Píer 5 (TGL) estar desocupado.

Art. 24 – Particularidades do píer 1 – Lado Norte

Características Operacionais:

Comprimento operacional	LOP 1 – 323,40 metros
	LOP 2 – 353,70 metros
Cais acostável	353,70 metros
Profundidade de projeto	LOP 1 – 18,00 metros
	LOP 2 – 16,20 metros

Restrições referentes aos navios:

Porte bruto máximo	200.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	LOP 1 – 301,00 metros
	LOP 2 – 320,00 metros
Boca máxima	50,00 metros
Calado máximo	LOP 1 – 17,00 metros + maré
	LOP 2 – 15,20 metros + maré

Restrições de manobrabilidade dos navios:

Salvo determinação da Administração do Complexo Portuário, os navios com calado superior a 17,00 metros estão sujeitos aos procedimentos constantes no Plano de Contingência para o Píer 1 Lado Norte, que constitui parte integrante da Resolução do Porto de Tubarão.

Art. 25 - Particularidades do píer 1 Lado Sul:

Características Operacionais:

Comprimento operacional	LOP 1 - 323,40 metros LOP 2 - 340,30 metros
Cais acostável	340,30 metros
Profundidade de projeto	LOP 1 - 17,00 metros LOP 2 - 14,00 metros

Restrições referentes aos navios:

Porte bruto máximo	170.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	LOP 1 - 285,00 metros LOP 2 - 285,00 metros
Boca máxima	LOP 1 - 43,50 metros LOP 2 - 45,00 metros
Calado máximo	LOP 1 - 16,00 metros LOP 2 - 13,00 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios:

Os navios com comprimento superior a 242,00 metros serão atracados à boreste.

Havendo navios atracados no Píer 3 (TPD 3) e/ou Píer 4 (TPD 4), independentemente do comprimento total do navio, a atracação será realizada à boreste.

Nas manobras dos navios, deverá ser observada a restrição referente ao somatório de bocas, não podendo exceder a 76,00 metros, na interface entre o Píer 1 Lado Sul e Píer 3 (TPD 3) e/ou Píer 4 (TPD 4).

Art. 26 - Particularidades do Píer 3 (TPD 3) – Terminal de Grãos

Características Operacionais

Comprimento do Píer	350,00 metros
Cais acostável	280,00 metros
Profundidade de projeto	16,00 metros

Restrições referentes aos navios

Porte bruto máximo	150.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	280,00 metros
Boca máxima	43,50 metros
Calado máximo	15,00 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios

Nas manobras dos navios, deverá ser observada a restrição referente ao somatório de bocas, não podendo exceder a 76,00 metros, na interface entre os Píeres 3 (TPD 3) e 1 Lado Sul.

Os navios com comprimento superior a 242,00 metros serão atracados a bombordo.

Havendo navio(s) atracado(s) no(s) Píer(s) 1 Lado Sul e/ou Píer 4 (TPD 4), independente do comprimento total do navio, a atracação será realizada a bombordo.

Art. 27 - Particularidades do píer 4 (TPD 4) – Terminal de Contêiner e Produtos Diversos

Características operacionais do Píer

Comprimento operacional	306,25 metros
Cais acostável	230,00 metros
Profundidade de projeto	13,00 metros

Restrições referentes aos navios

Porte bruto máximo	90.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	245,00 metros
Boca máxima	32,50 metros
Calado máximo	12,00 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios

Nas manobras dos navios, deverá ser observada a restrição referente ao somatório de bocas, não podendo exceder a 76,00 metros, na interface entre Píer 4 (TPD 4) e Píer 1 Lado Sul e/ou Píer 3 (TPD 3).

Navios com comprimento de até 200,00 metros poderão atracar à boreste, desde que observada a restrição referente à necessidade do Píer 1 Lado Sul ou Píer 3 (TPD 3) estar desocupado.

Navios com comprimento superior a 200,00 metros poderão atracar à boreste, desde que observada a restrição referente à necessidade do Píer 1 Lado Sul e do Píer 3 (TPD 3) estar desocupado.

Nas manobras dos navios deverá ser observada a restrição referente à necessidade do Píer 1 Lado Sul ou do Píer 3 (TPD 3) estar desocupado.

Nas manobras de atracação de navios, com comprimento total superior a 230,00 metros e, inferior ou igual a 245,00 metros, deverá ser observada a restrição referente à necessidade do Píer 3 (TPD 3) estar desocupado.

Art. 28 - Particularidades do píer 5 (TGL) – Terminal de Graneis Líquidos

Características Operacionais:

Comprimento operacional	226,25 metros
Cais acostável	124,50 metros
Profundidade projeto	12,50 metros

Restrições referentes aos navios:

Porte bruto máximo	40.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	181,00 metros

Boca máxima	30,00 metros
Calado máximo	11,35 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios:

Nas manobras de atracação, no período noturno, deverá ser observada a restrição referente à necessidade do Píer 1 Lado Norte ou do Píer 2 estar desocupado, para os navios com comprimento total superior a 170,00 metros.

Para as manobras de entrada/atracação, deverá ser observada a restrição referente à necessidade de não haver atracado no Píer 2 navio que possua boca máxima superior a 60,00 metros.

Características Operacionais:

Comprimento operacional	226,25 metros
Cais acostável	124,50 metros
Profundidade projeto	12,50 metros

Restrições referentes aos navios:

Porte bruto máximo	40.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	181,00 metros
Boca máxima	30,00 metros
Calado máximo	11,35 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios:

Nas manobras de atracação, no período noturno, deverá ser observada a restrição referente à necessidade do Píer 1 Lado Norte ou do Píer 2 estar desocupado, para os navios com comprimento total superior a 170,00 metros.

Para as manobras de entrada/atracação, deverá ser observada a restrição referente à necessidade de não haver atracado no Píer 2 navio que possua boca máxima superior a 60,00 metros

Art. 29 - Particularidades do cais de Rebocadores, embarcações de apoio

Características Operacionais:

Comprimento operacional	137,00 metros
Cais acostável	137,00 metros
Profundidade de projeto	6,35 metros

Restrições referentes aos navios:

Peso Bruto máximo	10.000 toneladas métricas
Comprimento total máximo	137,00 metros
Boca máxima	25,00 metros
Calado máximo	5,35 metros

Terminal de Rebocadores

Parte do píer é utilizada para a atracação de navios pequenos, embarcações miúdas e de apoio, flutuantes, rebocadores e outras embarcações similares que tenham por objetivo a movimentação de pessoas e o apoio logístico marítimo.

Art. 30 - Particularidades do Porto de Praia Mole – Terminal de Carvão

Características operacionais:

Comprimento operacional	Berço 1	316,92 metros
	Berço 2	400,00 metros
Cais acostável	Berço 1	305,67 metros
	Berço 2	400,00 metros
Profundidade de projeto	Berço 1 e 2 (LOP 2)	17,00 metros
	Berço 2 (LOP 1)	18,00 metros

Restrições referentes aos navios:

Operação simultânea de três navios

Porte bruto máximo		90.000 toneladas métricas
Somatório dos comprimentos totais dos navios		600,00 metros
Comprimento total máximo		300,00 metros
Boca máxima do navio		40,00 metros
Calado máximo	Berço 1 e 2 (LOP 2)	16,00 metros
	Berço 2 (LOP 1)	17,00 metros

Operação simultânea de dois navios

Porte bruto máximo		250.000 tonelada métricas
Somatório dos comprimentos totais dos navios		600,00 metros
Comprimento total máximo		300,00 metros
Boca máxima do navio		50,00 metros
Calado máximo	Berço 1 e 2 (LOP 2)	16,00 metros
	Berço 2 (LOP 1)	17,00 metros

Restrições de manobrabilidade dos navios no Porto de Praia Mole (Terminal de Carvão):

Os navios com calado igual ou superior a 15,50 metros deverão ser manobrados no período diurno, do nascer ao por do sol.

Nas manobras dos navios com calado superior a 13,50 metros mais maré, programados para atracar no Berço 1, deverá ser observada a restrição referente à necessidade do Berço 2 estar desocupado.

Todo navio programado para atracar no Berço 1, com calado superior a 13,50 metros mais maré, deverá atracar obrigatoriamente (paralelo ao píer, sem passagem de cabos) no Berço 2 para posteriormente movimentar-se ao longo do píer para o Berço 1.

TÍTULO III

Horário de Funcionamento do Complexo Portuário

Art. 31 – O horário de trabalho nas instalações do Complexo Portuário é fixado pela Administração do Complexo Portuário, observada a legislação vigente.

TÍTULO IV

Uso das Áreas de Fundeio e Instalações de Acostagem

Art. 32 – A autorização para a atracação nas instalações públicas, bem como a definição das prioridades, será concedida pela Administração do Complexo Portuário.

Art. 33 – Os clientes e usuários do Complexo Portuário acatarão as determinações da Administração do Complexo Portuário e das autoridades competentes referentes à prioridade de atendimento a embarcações.

Art. 34 – Os clientes e usuários do Complexo Portuário deverão fornecer toda documentação e informação exigidas pelas normas legais e da Administração do Complexo Portuário, sob pena de não ser autorizada a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação e o tráfego de embarcação na área do Complexo Portuário.

Art. 35 – A Administração do Complexo Portuário 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 Complexo Portuário de modo a implicar em descumprimento às suas obrigações enquanto autorizatória do Poder Público.

Parágrafo único – As determinações da Administração do Complexo Portuário para saída ou desatracação de embarcação, deverão ser cumpridas, salvo situações especiais, com a primeira maré ou na maré seguinte.

Art. 36 – 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 Complexo Portuário, ouvida, se for o caso, a Autoridade Marítima.

Art. 37 – 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. 38 – As embarcações e seus tripulantes ficam sujeitos ao presente regulamento, durante o tempo em que permanecerem na área do Complexo Portuário.

Art. 39 – As embarcações atracadas ao cais deverão cumprir prontamente as ordens que forem dadas pela Administração do Complexo Portuário, 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. 40 – O comandante deve realizar as operações de carga e/ou descarga, na forma programada, desatracando imediatamente após o término das operações.

Art. 41 – 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. 44 deste Regulamento.

Art. 42 – No caso de ocorrência de chuvas durante a faina de carregamento ou descarga, o comandante do navio deverá manter fechadas todas as tampas de escotilhas que não estão sendo operados pelo Complexo Portuário.

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

Art. 43 – 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. 44 – Para o embarque de finos de minérios no Complexo Portuário é compulsória a instalação nos navios, por razões de segurança da navegação, do MDSV.

§ 1º – A Administração do Complexo Portuário 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 Complexo Portuário 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. 45 – Os comandantes das embarcações programadas para operar no Complexo Portuário deverão manifestar à Administração do Complexo Portuário, 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 Complexo Portuário.

Art. 46 – 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 Complexo Portuário.

Art. 47 – A Administração do Complexo Portuário 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 Complexo Portuário; ou

- b) não tenha sido aprovado pelo sistema de verificação (*vetting*) do Complexo Portuário ou do embarcador; ou
- 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;
- e) não atenda às especificidades dos cabos de amarração recomendados em relação ao Porte Bruto (DWT) da embarcação e Píer programado.

Art. 48 – A Administração do Complexo Portuário 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. 45, “a”, deste Regulamento.

Art. 49 – Na hipótese de recusa do comandante em prosseguir ou concluir operação de carga na forma programada, poderá a Administração do Complexo Portuário, discricionariamente, na condição de Autoridade Portuária local, observado o disposto no art. 35 determinar a imediata desatracação da embarcação e seu deslocamento para um dos fundeadouros do Complexo Portuário 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 58.000 (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 Complexo Portuário poderá requerer judicialmente o cumprimento de sua determinação.

TÍTULO V

Preços dos Serviços Portuários

Art. 50 – Os preços pelos serviços portuários serão informados pela Administração do Complexo Portuário mediante consulta, exceto quando já constarem da página oficial da internet da Vale S.A.

Art. 51 – Os serviços com características específicas, adequadas aos clientes e usuários do Complexo Portuário serão livremente pactuados entre estes e a Administração do Complexo Portuário.

Art. 52 – A Administração do Complexo Portuário não assume responsabilidade por serviços contratados por clientes e usuários do Complexo Portuário com terceiros. Os preços serão negociados pelos clientes e usuários do Complexo Portuário diretamente com tais terceiros.

TÍTULO VI

Segurança portuária

Art. 53 – O Complexo Portuário 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. 54 – Os navios, seus comandantes e tripulações deverão observar, durante sua estadia no Complexo Portuário, as regras de convivência harmônica e preservação do meio ambiente marinho contempladas na legislação pertinente.

Art. 55 – É proibido às embarcações lançar óleo, resíduos, lixo ou qualquer material que prejudique ou contamine as águas na área do Complexo Portuário.

Art. 56 – Não são permitidos, na área do Complexo Portuário, serviços de mergulhos para limpeza do casco ou hélices das embarcações.

Art. 57 – A descarga de água de lastro é permitida no interior da área do Complexo Portuário desde que observadas as exigências das autoridades competentes, de modo a evitar poluição ambiental ou alteração no equilíbrio fauna e flora marinhas.

Art. 58 – 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 Complexo Portuário.

Art. 59 – O Complexo Portuário autoriza, através de empresas cadastradas, o serviço de retirada de resíduos (lixo, sedimentos e resíduos oleosos), que deverão ser realizadas somente no período diurno. Exceções serão avaliadas pela Administração do Complexo Portuário.

Parágrafo único – As empresas que fornecem o serviço de recepção de resíduos poderão ser consultadas junto à Administração do Complexo Portuário.

TÍTULO VIII

Controle e Gerenciamento de Água de Lastro

Art. 60 – 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. 61 – 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. 62 – Todos os clientes, usuários, prestadores de serviços e seus representantes e prepostos deverão cumprir as normas:

- a) deste Regulamento;
- b) de segurança e funcionamento estabelecidas pelo Complexo Portuário;

c) regulatórias, aduaneiras, de higiene, de proteção ambiental, de segurança e outras determinadas pela legislação em vigor.

Art. 63 – As condições para entrada, movimentação, permanência ou armazenagem de cargas serão determinadas pela Administração do Complexo Portuário, de acordo com as especificidades da carga.

Art. 64 – A entrada e o fluxo de veículos, equipamentos, cargas ou pessoas na área do Complexo Portuário depende de autorização da Administração do Complexo Portuário. 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. 65 – Os clientes e usuários do Complexo Portuário ficam cientes de que a Administração do Complexo Portuário informará às autoridades governamentais competentes as condições dos serviços prestados e dados operacionais, notadamente sobre retirada de resíduos e omissões das embarcações.

Art. 66 – Em caso de incidente envolvendo embarcação estrangeira e que provoque avarias ao Complexo Portuário ou prejuízo às suas atividades, a Administração do Complexo Portuário 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 Complexo Portuário, porém sempre antes da saída da embarcação do Complexo Portuário;

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

Art. 67 – A Administração do Complexo Portuário 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. 68 – Proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes de navios são responsáveis perante a Administração do Complexo Portuário e embarcadores, pelo descumprimento das disposições deste Regulamento.

Art. 69 – Os casos omissos serão resolvidos pela Administração do Complexo Portuário.

Art. 70 - Este regulamento será emitido em duas versões, uma na língua portuguesa e outra na língua inglesa. Em caso de eventuais inconsistências, a versão em português prevalecerá.