

REGULAMENTO
DO
TERMINAL MARÍTIMO
DE
PONTA DA MADEIRA

SUMÁRIO

TÍTULO I	03
Normas gerais	03
TÍTULO II	04
Informações sobre o Terminal	04
Seção 1. Introdução.....	04
Seção 2. Vista Panorâmica de Ponta da Madeira	05
Seção 3. Localização.....	05
Seção 4. Cartas de Navegação	05
Seção 5. Condições Meteorológicas.....	05
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 Exterior.....	07
Subseção 9.2. Área de Fundeio Externa.....	07
Subseção 9.3. Área de Espera de Maré	07
Subseção 9.4. Área de Fundeio Internas	08
Seção 10. Canal de Acesso.....	10
Seção 11. Bacia de Evolução	10
Seção 12. Berços	10
TÍTULO III	12
Horário de Funcionamento do Porto	12
TÍTULO IV	12
Uso das Áreas de Fundeio e Instalações de Acostagem	12
TÍTULO V	15
Preços dos Serviços Portuários	15
TÍTULO VI	16
Segurança Portuária.....	16
TÍTULO VII	16
Proteção do Meio Ambiente.....	16
TÍTULO VIII	16
Controle e Gerenciamento de Água de Lastro	16
TÍTULO IX	17
Disposições Finais.....	17
Anexo – Esquema de Atracação de Navio	19

TÍTULO I

Normas gerais

Art. 1º – O Regulamento do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira 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. 2º – Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se as seguintes definições:

I – Administração do Terminal: a Vale S/A, na condição de autorizatária do Terminal de Ponta da Madeira, 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 Terminal de Ponta da Madeira;

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

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

Art. 3º – 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;

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

VIII – 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 Terminal e suas instalações de acostagem;

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

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

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

XII – aplicar as penalidades previstas neste Regulamento; e

XIII – organizar a segurança do terminal.

Art. 4º – 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. 5º – 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. 6º – 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. 7º – 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 de Ponta da Madeira

[INSERIR IMAGEM]

Seção 3. Localização

Art. 8º – O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira está localizado na margem leste da Baía de São Marcos, na Ilha São Luís, situado a 8 quilômetros ao sul do centro da cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão , à qual está ligado por rodovia.

Está localizado nas coordenadas geográficas:

Pier 1: Latitude: 02º 34,0' Sul Longitude: 044º 23,0' Oeste

Pier 3: Latitude: 02º 33,7' Sul Longitude: 044º 22,75'Oeste

Pier 4: Latitude 002º 33' 7,5605" Sul Longitude: 044º 22" 45,5696' Oeste 2º 3

Seção 4. Cartas de Navegação

Art. 9º – 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 400, 410, 411, 412, 413 e 414 publicadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação do Brasil (DHN);
- Cartas nº 24.270 e 24.271 publicadas pelo Serviço Hidrográfico dos Estados Unidos (HO).
- Cartas nº 3.958 e 535 do Almirantado Britânico.

Seção 5. Condições Meteorológicas

Art. 10 – Sobre as condições meteorológicas:

- o clima da região enquadra-se no tipo tropical de elevados totais pluviométricos e moderado no período de estiagem com apenas uma estação de chuvas (dezembro a junho);

- a temperatura varia ao longo do ano entre 23°C a 31°C, situando-se normalmente em torno de 27°C. A umidade relativa do ar é uniformemente alta durante todo o ano, a média mensal variando entre 75% a 85%;
- o índice pluviométrico médio anual é de 1.944mm; na estação chuvosa é de 325mm mensais, com cerca de 15 dias chuvosos por mês; e, nos meses de seca (julho a novembro), a média mensal é de 50mm, com 5 dias de chuva por mês;
- a direção predominante dos ventos é de nordeste, com frequência de 25%.

Seção 6. Correntes, Marés e Ondas

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

- a circulação das águas na baía de São Marcos é governada pelas variações de maré. Os ventos predominantes, de média intensidade, apenas contribuem para provocar pequenos desvios na circulação produzida pelas marés;
- os valores mínimos das correntes ocorrem próximo aos estofos os máximos ocorrem 3 a 4 horas após a preamar, nas vazantes, e de 2 a 3 horas após a baixa-mar, nas enchentes;
- as correntes são reversas, apresentam direção norte e nordeste, nas vazantes e, após os estofos invertem a direção para o sul e sudeste durante a enchente;
- no canal de acesso, as correntes se apresentam na direção de 40º-220º a 60º-240º, podendo atingir a velocidade de 2,5 nós. As correntes são ampliadas na altura da bacia de evolução do Terminal;
- a maré na Baía de São Marcos é do tipo semi diurna. A maré na entrada do canal — bóias nº 1 e nº 2 — ocorre 75 minutos antes e com amplitude de cerca de 60% da observada no Píer 1 do Terminal;
- as ondas na região são produzidas por ventos locais. Na bacia de evolução e extensão podem ocorrer ondas de 1,10 metros com períodos de 6,0 segundos.

Seção 7. Comunicações

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

- chamada geral, CANAL 16
- praticagem, CANAIS 11, 12 e 13

- Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, CANAL 15

Seção 8. Praticagem e Rebocadores

Art. 13 – A utilização de práticos e rebocadores nas manobras dos navios no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira é obrigatória e caberá aos clientes e usuários do Terminal a sua contratação.

Seção 9. Fundeadouros

Subseção 9.1. Área de Fundeio Exterior

Art. 14 – Na eventualidade de todas as áreas de fundeio (as de Espera Interna e a de Espera Externa) estarem ocupadas, os navios deverão fundear na Área Exterior, situada a norte - nordeste da bóia n^o 2, da entrada no canal.

Subseção 9.2. Área de Fundeio Externa

Art. 15 – Área 1: está localizada entre o través das bóias n^o 6 e n^o 10. É reservada aos navios destinados ao Terminal, com carga parcial, que estejam com calado superior a 11 (onze) metros. É reservada, também, aos navios em litígio e àqueles que estejam efetuando grandes reparos. Esta área está limitada pelo retângulo de coordenadas:

A) Latitude: 01° 58,5' Sul Longitude: 44° 07,0' Oeste

B) Latitude: 01° 55,5' Sul Longitude: 44° 09,0' Oeste

C) Latitude: 01° 49,2' Sul Longitude: 43° 58,4' Oeste

D) Latitude: 01° 51,8' Sul Longitude: 43° 56,5' Oeste

Subseção 9.3. Área de Espera de Maré

Art. 16 – Área 2: esta área, afastada da margem leste do canal, entre as bóias de n^o 16 e n^o 18, destina-se aos navios de grande porte carregados, com calado superior a 20 (vinte) metros que aguardam maré para passar pelas bóias n^o 14 e n^o 10, e pelas bóias n^o 4 e n^o 2. É delimitada pelo polígono de coordenadas:

A) Latitude: 02° 02,9' Sul Longitude: 044° 03,4' Oeste

B) Latitude: 02° 05,4' Sul Longitude: 044° 03,4' Oeste

C) Latitude: 02° 06,0' Sul Longitude: 044° 07,2' Oeste

D) Latitude: 02° 04,4' Sul Longitude: 044° 06,1' Oeste

Art. 17 – Área 3: também situada próxima da margem leste do canal, entre as bóias n.º 18 e n.º 15, destina-se ao fundeio de navios de grande porte carregados, com calado superior a 20 (vinte) metros, que igualmente aguardam maré para passar pelas bóias n.º 10 e n.º 14, e n.º 2 e n.º 4, quando a área estiver ocupada. Ela é delimitada pelas seguintes coordenadas:

A) Latitude: 02° 08,3' Sul Longitude: 044° 08,7' Oeste

B) Latitude: 02° 10,9' Sul Longitude: 044° 09,0' Oeste

C) Latitude: 02° 12,1' Sul Longitude: 044° 10,0' Oeste

D) Latitude: 02° 12,1' Sul Longitude: 044° 11,0' Oeste

Subseção 9.4. Áreas de Fundeio Internas

Art. 18 – Área 4: destinada ao fundeio de navios aguardando atracação e com calado máximo de 11 (onze) metros. Ao norte, esta área fica afastada da margem leste do canal no través das bóias de n.º 20 e 22. Ao sul, esta área fica situada entre a bóia de n.º 22 e os faróis de São Marcos e Araçagi, sendo delimitada pelas seguintes coordenadas.

A) Latitude: 02° 19,2' Sul Longitude: 044° 12,2' Oeste

B) Latitude: 02° 21,4' Sul Longitude: 044° 09,5' Oeste

C) Latitude: 02° 24,4' Sul Longitude: 044° 12,8' Oeste

D) Latitude: 02° 27,4' Sul Longitude: 044° 17,2' Oeste

E) Latitude: 02° 26,6' Sul Longitude: 044° 19,4' Oeste

Obs.:

- Ao norte, o fundo desta área é constituído de lama e areia fina com profundidade de 11,30 (onze metros e trinta centímetros) a 16 (dezesseis) metros.
- Ao norte, o fundo desta área é constituído de lama e areia fina com profundidade de 11,30 (onze metros e trinta centímetros) a 16 (dezesseis) metros.
- Ao sul, o fundo desta área é constituído de areia fina com profundidades de 15 (quinze) a 27 (vinte e sete) metros.

Art. 19 – Área 5: destinada ao fundeio de navios aguardando atracação e com calado máximo de 11 (onze) metros. Situada a oeste do canal, na altura do par de bóias de n.º 17 e n.º 22 é delimitada pelas seguintes coordenadas:

A) Latitude: 02° 22,2' Sul Longitude: 044° 20,3' Oeste

B) Latitude: 02° 25,0' Sul Longitude: 044° 21,3' Oeste

C) Latitude: 02° 24,4' Sul Longitude: 044° 22,2' Oeste

D) Latitude: 02° 20,1' Sul Longitude: 044° 20,4' Oeste

Obs.: O fundo é constituído de pedregulho e areia grossa com profundidade de 14,50 (quatorze metros e cinqüenta centímetros) a 34 (trinta e quatro) metros.

Art. 20 – Área 6: destinada ao fundeio de navios com deslocamento de até 80.000 toneladas e calado menor que 11 (onze) metros.

A) Latitude: 02° 26,6' Sul Longitude: 044° 24,5' Oeste

B) Latitude: 02° 29,2' Sul Longitude: 044° 24,0' Oeste

C) Latitude: 02° 30,6' Sul Longitude: 044° 25,4' Oeste

D) Latitude: 02° 29,8' Sul Longitude: 044° 26,0' Oeste

Obs.: O fundeio nesta área necessita de autorização expressa da Autoridade Marítima e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação.

Art. 21 – Área 7: destinada ao fundeio de navios com deslocamento de até 80.000 toneladas e calado menor que 11 (onze) metros.

A) Latitude: 02° 33,6' Sul Longitude: 044° 25,0' Oeste

B) Latitude: 02° 34,0' Sul Longitude: 044° 23,6' Oeste

C) Latitude: 02° 35,5' Sul Longitude: 044° 24,3' Oeste

D) Latitude: 02° 34,8' Sul Longitude: 044° 25,7' Oeste

Obs.: O fundeio nesta área necessita de autorização expressa da Autoridade Marítima e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação.

Art. 22 – Área 8: é determinada para carga/descarga de explosivos e combustíveis. É delimitada pelas seguintes coordenadas:

A) Latitude: 02° 35,4' Sul Longitude: 044° 26,0' Oeste

B) Latitude: 02° 34,8' Sul Longitude: 044° 25,7' Oeste

C) Latitude: 02° 35,5' Sul Longitude: 044° 24,3' Oeste

D) Latitude: 02° 36,8' Sul Longitude: 044° 24,8' Oeste

Obs.: O fundeio nesta área necessita de autorização expressa da Autoridade Marítima e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação.

Seção 10. Canal de Acesso

Art. 23 – O canal de acesso ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, começa a cerca de 12 milhas náuticas ao sul da bóia de águas seguras – São Marcos de Fora, tem 55 milhas náuticas de extensão na direção sul - sudoeste.

Art. 24 – A largura do canal, em quase toda a extensão, é de 1.000 (mil) metros, exceto nos trechos abaixo, em que a largura mínima é de 500 (quinhentos) metros:

- entre os pares de bóias de luz n^o 1 e n^o 2, e n^o 3 e n^o 4;
- entre os pares de bóias de luz n^o 5 e n^o 10, n^o 7 e n^o 12 e n^o 9 e n^o 14
- entre os pares de bóias de luz n^o 17 e n^o 22.

Art. 25 – A profundidade deste canal natural é de 23 (vinte e três) metros.

Seção 11. Bacia de Evolução

Art. 26 – Píer 1: a bacia de evolução do Píer 1 está limitada a leste pela linha de atracação; ao sul pelo paralelo de 02° 34'. 5' Sul e a Oeste pela bóia de luz n^o 23, com 0,8 milha náutica de largura e aproximadamente 3 milhas náuticas de comprimento. As profundidades encontradas variam de 23,00 metros, na linha de atracação,

Art. 27 – Píer 3: a bacia de evolução do Píer 3 engloba a do Píer 01, está limitada a leste pela linha de atracação; ao sul pelo paralelo de 02° 34'. 5' Sul e a Oeste pela bóia de luz n^o 23, com 0,8 milha de largura e aproximadamente 6 milhas náuticas de comprimento. As profundidades encontradas variam de 21 (vinte e um) metros, na linha de atracação.

Píer 4 - a bacia de evolução do Píer 4 engloba a dos Píeres 1 e 3. Está limitada a leste pela linha de atracação; ao sul pelo paralelo de 02° 34'. 5' Sul e a Oeste pela bóia de luz n^o 23 , com 0,8 milha náutica de largura e aproximadamente 3 milhas náuticas de comprimento. As profundidades encontradas variam de 25,00 metros, na linha de atracação.

Seção 12. Berços

Art. 28 – Particularidades do píer 1:

- comprimento operacional do píer: 490,00 metros
- cais acostável máximo: 342,00 metros
- comprimento total máximo dos navios: 365,00 metros
- boca máxima dos navios: 66,00 metros
- Profundidade mínima do berço: 23,00m + altura da maré
- porte bruto (DWT) máximo de 420.000 mt

Art. 29 – Particularidades do píer 3:

- comprimento operacional do píer: 640,00 metros
- cais acostável máximo: 600,00 metros
- comprimento total máximo dos navios: 365,00 metros
- boca máxima dos navios: 66,00 metros
- profundidade mínima do berço: 21,00m + altura da maré
- porte bruto (DWT) máximo de 200.000 mt no píer 3S e 150.000 mt no píer 3N

Art. 30 – Particularidades do píer 4 Sul:

- comprimento operacional do píer: 508,00 metros
- cais acostável máximo: 165 metros
- porte bruto preferencial para atracação dos navios: igual ou maior que 320.000 DWT
- comprimento total máximo dos navios: 365,00 metros
- boca máxima dos navios: 66,00 metros
- profundidade mínima do berço: 23,00m + altura da maré

TÍTULO III

Horário de Funcionamento do Terminal

Art. 31 – 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. 32 – A autorização para a atracação nas instalações públicas, bem como a definição das prioridades, será concedida pela Administração do Terminal.

Art. 33 – 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. 34 – 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. 35 – 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. 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 Terminal, 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 Terminal.

Art. 39 – 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. 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 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. 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 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. 45 – 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. 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 Terminal.

Art. 47 – 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; ou

b) não tenha sido aprovado pelo sistema de verificação (*vetting*) do Terminal 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 Terminal não será responsável por qualquer perda, avaria, prejuízo e/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 Terminal, 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 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 58.000 (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 Terminal 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 Terminal 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 Terminal serão livremente pactuados entre estes e a Administração do Terminal.

Art. 52 – 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. 53 – 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.54 – 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. 55 – É proibido às embarcações lançar óleo, resíduos, lixo ou qualquer material que prejudique ou contamine as águas na área do Terminal.

Art. 56 – Não são permitidos, na área do Terminal, 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 terminal 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 Terminal.

Art. 59 – 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. 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. 60 – 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 Terminal;
- c) regulatórias, aduaneiras, de higiene, de proteção ambiental, de segurança e outras determinadas pela legislação em vigor.

Art. 61 – As condições para entrada, movimentação, permanência ou armazenagem de cargas serão determinadas pela Administração do Terminal, de acordo com as especificidades da carga.

Art. 62 – 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. 63 – 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. 64 – 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. 65 – 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. 66 – Proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes de navios são responsáveis perante a Administração do Terminal e embarcadores, pelo descumprimento das disposições deste Regulamento.

Art. 67 – Os casos omissos serão resolvidos pela Administração do Terminal.

Art. 68 - 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.

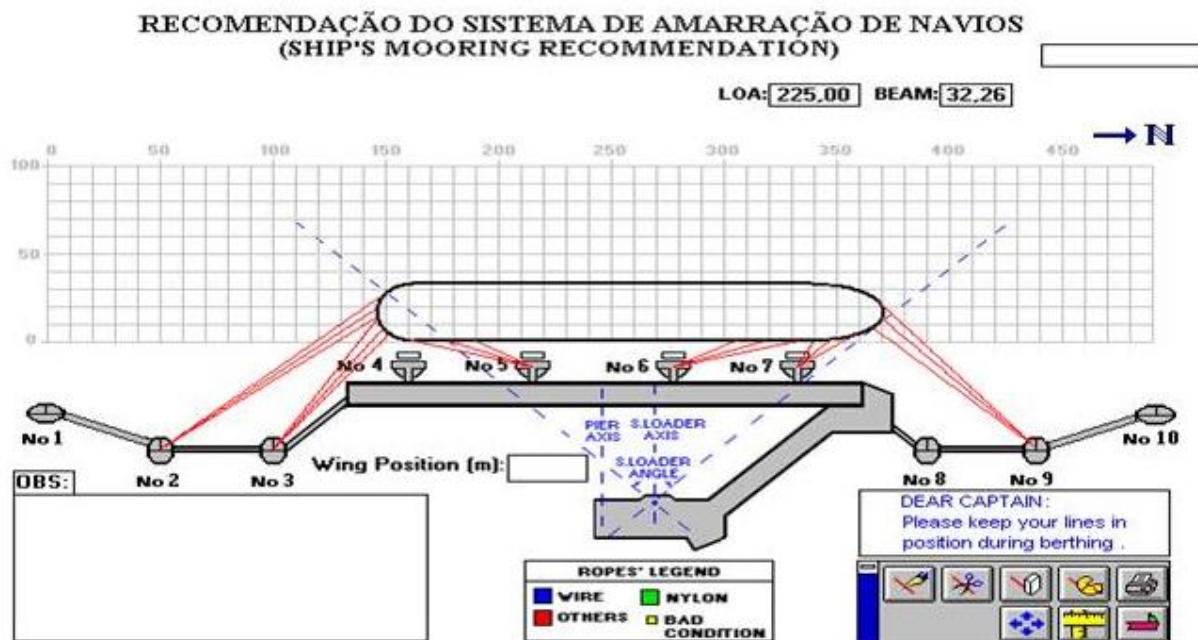
ANEXO

ESQUEMA DE AMARRAÇÃO DE NAVIO

A) PIER 01

I - NAVIOS DWT ATÉ 80.000 TONS

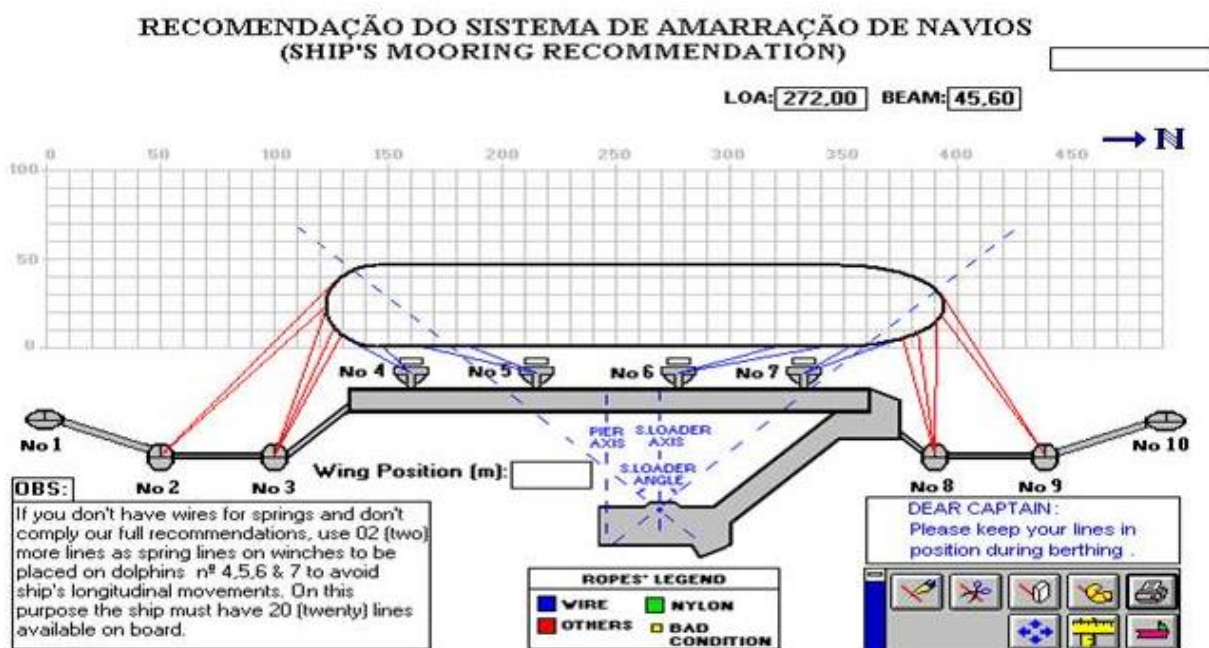
- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 06 cabos de qualquer tipo, mbl 50 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 06 cabos de qualquer tipo, mbl 50 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 06 cabos de qualquer tipo, mbl 50 tons.



II - NAVIOS COM DWT ATÉ 150.000 TONS

- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 04 cabos de qualquer tipo, mbl 70 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 06 cabos de qualquer tipo, mbl 70 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 08 cabos de aço de 40 mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

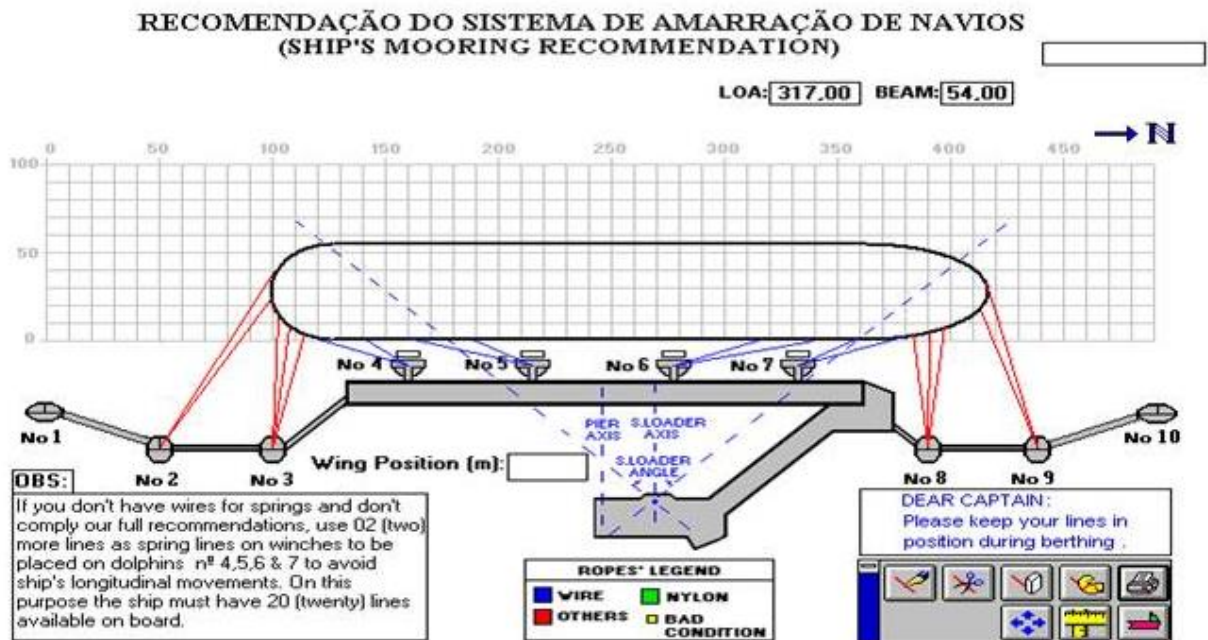
Caso o navio não possua os cabos de *springues* para cumprir com as recomendações, o armador será obrigado a providenciar mais (2) cabos de *springues* nos dolphins nº 4, 5, 6 e 7 para evitar movimentos longitudinais. Para este propósito, o navio deverá possuir 20 (vinte) cabos disponíveis a bordo.



III - NAVIOS COM DWT ATÉ 225.000 TONS

- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 04 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 06 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 08 cabos de aço de 42mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

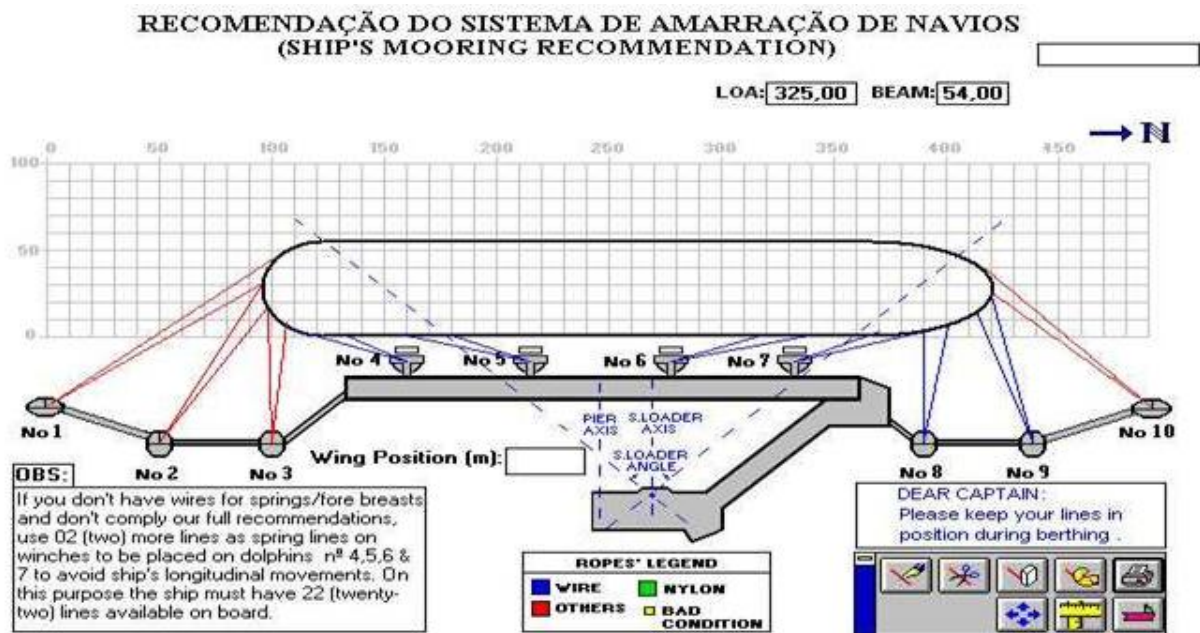
Caso o navio não possua os cabos de aço ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) de *springues* para cumprir com as recomendações, o armador será obrigado a providenciar mais (2) cabos de *springues* nos dolphins nº 4, 5, 6 e 7 para evitar movimentos longitudinais. Para este propósito, o navio deverá possuir 20 (vinte) cabos disponíveis a bordo.



IV - NAVIOS COM DWT ATÉ 270.000 TONS

- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 04 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de través avate/ a ré: 08 cabos de aço de 42 mm ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.
- ❖ Cabos de *springues* avante/a ré: 08 cabos de aço de 42mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

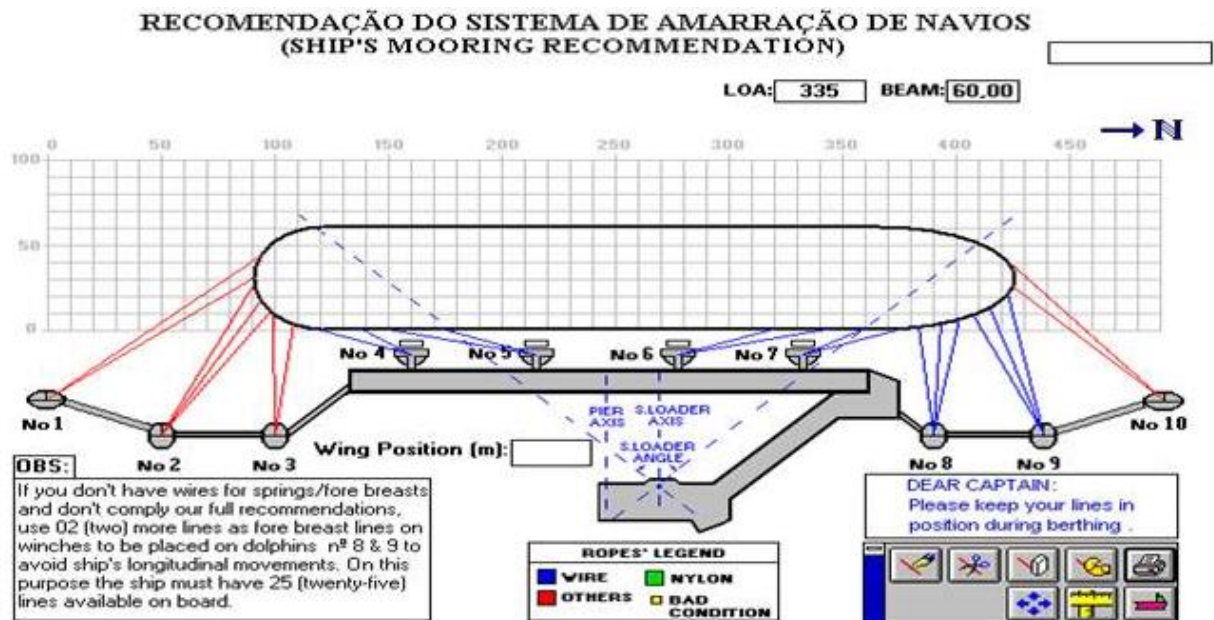
Caso o navio não possua os cabos de aço ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) de *springues* para cumprir com as recomendações, solicitamos que sejam adicionados mais (2) cabos de *springues* nos dolphins nº 4, 5, 6 e 7 para evitar movimentos longitudinais. Para este propósito, o navio deverá possuir 22 (vinte e dois) cabos disponíveis a bordo.



V - NAVIOS COM DWT ATÉ 325.000 TONS

- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 04 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 11 cabos de aço de 44 mm ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.
- ❖ Cabos de Springues avante/a ré: 08 cabos de aço de 44mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

Caso o navio não possua os cabos aço ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) de *springues* para cumprir com as recomendações, solicitamos que sejam adicionados mais (2) cabos de *springues* nos dolphins nº 4, 5, 6 e 7 para evitar movimentos longitudinais. Para este propósito, o navio deverá possuir 25 (vinte e cinco) cabos disponíveis a bordo.



VI - NAVIOS COM DWT ACIMA 325.000 TONS

- ❖ Cabos de lançantes avante/a ré: 04 cabos de qualquer tipo, mbl 80 tons.
- ❖ Cabos de través avante/ a ré: 12 cabos de aço de 44 mm ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.
- ❖ Cabos de Springues avante/a ré: 08 cabos de aço de 44mm de diâmetro ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) com calabrotes com 25% de MBL mais fortes.

Caso o navio não possua os cabos de aço ou cabos de fibra *High Modulus PolyEthylene* (HMPE) de *springues* para cumprir com as recomendações, solicitamos que sejam adicionados mais (2) cabos de *springues* nos dolphins nº 4, 5, 6 e 7 para evitar movimentos longitudinais. Para este propósito, o navio deverá possuir 26 (vinte e cinco) cabos disponíveis a bordo.

