REGULAMENTO DO

TERMINAL MARÍTIMO DE

PONTA DA MADEIRA

2021

ÍNDICE

ITEM	DESCRIÇÃO	PÁGINA
1.0	**NORMAS GERAIS**	**2**
2.0	**INFORMAÇÕES SOBRE O TERMINAL**	**4**
2.1	INTRODUÇÃO	4
2.2	VISTA PANORÂMICA DO TERMINAL	5
2.3	LOCALIZAÇÃO	5
2.4	NOMEAÇÃO E ACEITE DE NAVIOS	5
2.5	CARTAS DE NAVEGAÇÃO	6
2.6	CONDICÕES METEOROLOGICAS	6
2.7	CORRENTES, MARES E ONDAS.	7
2.8	COMUNICAÇÕES	7
2.9	PRATICAGEM E REBOCADORES	8
2.10	FUNDEADOUROS	8
2.11	CANAL DE ACESSO	11
2.12	BACIA DE EVOLUÇÃO	11
2.13	BERÇOS	11
3.0	**HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO TERMINAL**	**13**
4.0	**USO DAS ÁREAS DE FUNDEIO E INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM**	**13**
5.0	**INSTALAÇÃO DE GEOTÊXTIL**	**15**
6.0	**PREÇOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS**	**16**
7.0	**SEGURANÇA PORTUÁRIA**	**16**
8.0	**PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE**	**16**
9.0	**CONTROLE DE EFLUENTES PROVENIENTES DE SISTEMAS DE LIMPEZA DE GASES DE EXAUSTÃO (EGSC)**	**17**
10.0	**CONTROLE E GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO**	**18**
11.0	**DISPOSIÇÕES FINAIS**	**18**

1.0 NORMAS GERAIS

Art. 1 – O Regulamento do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira ("TMPM") 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 ou Administradora do Terminal: a Vale S.A., na condição de autorizatária do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, dentro dos limites da autorização;

II - Autoridade Marítima: a Marinha do Brasil;

III - ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

IV - Área do Terminal – compreende a infraestrutura portuária terrestre e aquaviária sob gestão, controle, ou propriedade da Administração do Terminal, incluindo pátios, arruamento interno, esteiras, linhas férreas, armazéns, píeres, berços, equipamentos de carga e descarga, canal de acesso, área(s) de fundeio, bacia de evolução, balizamento, CCO – Centro de Controle Operacional, dentre outros bens ou serviços necessários a operação do Terminal.

V - Contrato de Adesão: o instrumento que formaliza a autorização de Instalação Portuária, na modalidade de Terminal de Uso Privado, pela Vale S.A., para o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira;

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

VII - ETA: tempo estimado de chegada ao Terminal (*estimated time of arrival*);

VIII - Terminal – é o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, terminal de uso privado outorgado à Vale; e

IX - Regulamento – Este Regulamento do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira ("TMPM") e seus anexos.

Art. 3 – Compete à Administração do Terminal, sem prejuízo de outras competências definidas na legislação e neste Regulamento:

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

II – autorizar, contratar, permitir ou pré-qualificar prestadores de serviços na área do Terminal;

III – estabelecer os preços e arrecadar os valores relativos às suas atividades;

IV – realizar e fiscalizar a operação portuária, zelando pela observância dos princípios legais

e orientada pela segurança operacional, de pessoas, da comunidade e respeito ao meio ambiente;

V – 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;

VI – autorizar ou determinar a movimentação e estocagem de carga, estabelecendo a programação para embarque ou desembarque;

VII – atuar ou permitir a atuação em situações de assistência e salvamento de embarcação e remoção de destroços de acordo com a competência da Autoridade Marítima, ouvidas, se for o caso, as demais autoridades competentes;

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

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

X – estabelecer sob a coordenação da Autoridade Marítima, 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;

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

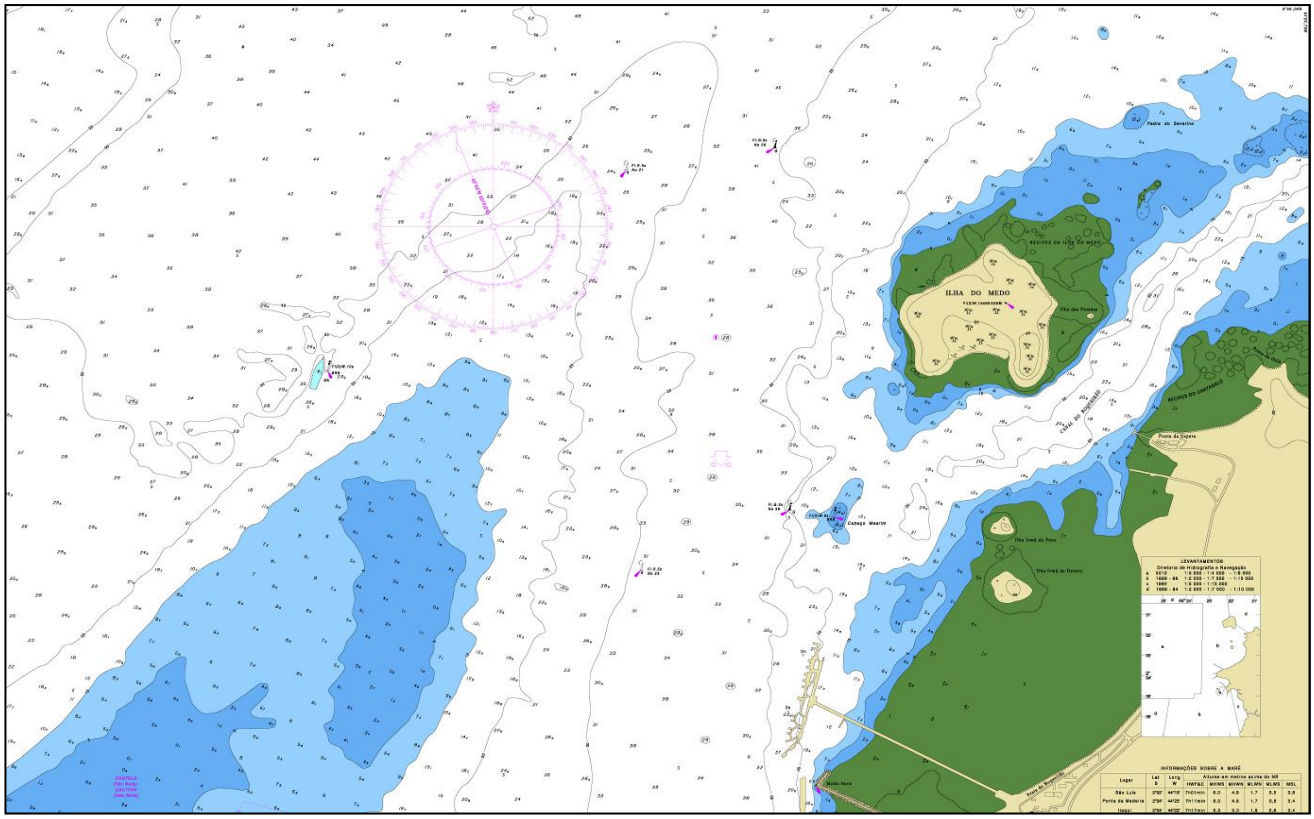
XII – estabelecer o horário de funcionamento do Terminal, observadas as disposições legais e regulamentares;

XIII– aplicar as penalidades previstas neste Regulamento; e

XIV – organizar a segurança das instalações do Terminal, incluindo a entrada, saída e trânsito de pessoas, veículos e equipamentos.

Art. 4 – A Administração do Terminal, à vista dos seus direitos, deveres e atribuições legais para a prestação dos serviços portuários, constitui-se na autoridade de administração portuária em exercício dentro da área geográfica do Terminal, estando as embarcações, clientes, usuários, prestadores de serviços e seus representantes e prepostos e, ainda, qualquer pessoa que esteja, mesmo que temporariamente, na Área do Terminal, sujeitos às suas determinações, bem como ao integral cumprimento deste Regulamento.

Figura 1 – Proximidades do Terminal



Obs. Esta figura não substitui a Carta Náutica original. Imagem apenas ilustrativa.

Art. 5 – A utilização das instalações portuárias e dos seus serviços dentro dos limites da Área do Terminal deverá ser contratada junto à Administração do Terminal à vista de requisição dos proprietários, armadores, operadores, afretadores ou agentes marítimos dos navios e se dará mediante o pagamento dos valores estabelecidos pelo Terminal.

2.0 INFORMAÇÕES SOBRE O TERMINAL

2.1 INTRODUÇÃO

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

Art. 7 – A Administração do Terminal não se responsabiliza por atrasos, despesas, custos, prejuízos, perdas, danos diretos e indiretos, acidentes ou avarias decorrentes de erros na utilização destas informações ou de omissões na consulta às demais publicações da Administração do Terminal ou de entidades públicas ou privadas, que se fizerem necessárias ou exigíveis, nacionais ou internacionais.

2.2 VISTA PANORÂMICA DO TERMINAL

Figura 2 – Vista Panorâmica do Terminal

Obs. Imagem apenas ilustrativa.

2.3 LOCALIZAÇÃO

Art. 8 – 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 no endereço Av. dos Portugueses s/n CEP 65085-580.

O Terminal está localizado nas coordenadas geográficas:

a. Píer 1: Latitude: 02º 34’ 00” Sul Longitude: 044º 23’ 00” Oeste
b. Píer 3: Latitude: 02º 33’ 42” Sul Longitude: 044º 22’ 45” Oeste
c. Píer 4: Latitude: 02º 33’ 07” Sul Longitude: 044º 22’ 45” Oeste

2.4 NOMEAÇÃO E ACEITE DE NAVIOS

Art. 9 – Os principais requisitos portuários da Administração do Terminal para nomeação e aceite de embarcações se encontram no documento intitulado ***Summary of Vale Port Requirements for Vessel Nomination and Acceptance*** **(“***Summary***”)**, disposto no Anexo A.

Art. 10 – A Administradora do Terminal terá o direito, a seu exclusivo critério, de rejeitar a nomeação ou interromper o carregamento de qualquer navio que:

I. não esteja, em todos os aspectos, pronto para receber o embarque ou desembarque de cargas no Terminal.

II. não tenha sido aprovado no sistema de verificação (*vetting*) do embarcador constante do *Summary of Vale Port Requirements for Vessel Nomination and Acceptance ("Summary")* do Terminal, disposto no Anexo A;

III. não tenha atendido às disposições deste Regulamento sobre a instalação do geotêxtil a bordo, ou que tenha anteriormente recusado permissão para a sua instalação ou reinstalação;

IV. não atenda requisitos operacionais de adequabilidade ao tempo de deslastre compatível com taxas de carregamento;

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

2.5 CARTAS DE NAVEGAÇÃO

Art. 11 – O canal de acesso, a bacia de evolução, as áreas de fundeio e os berços de atracação estão representados nas seguintes Cartas Náuticas, que deverão ser consultadas, sendo de responsabilidade do comandante do navio conhecê-las previamente:

- Cartas nº 400, 410, 411, 412, 413 e 414 publicadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação do Brasil (DHN);
- Cartas nº 24.270, 24.271 e 24.274 publicadas pelo Serviço Hidrográfico dos Estados Unidos (HO);
- Cartas nº 3.958, 541, 543 e 565 do Almirantado Britânico.

2.6 CONDICÕES METEOROLOGICAS

Art. 12 – 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), em condições normais;
- A temperatura varia ao longo do ano entre 23°C a 31°C, situando-se normalmente em torno de 27°C, podendo ocorrer variações. A umidade relativa do ar é uniformemente alta durante todo o ano, com média mensal variando entre 75% a 85%;
- A média anual de pluviometria em 2019 foi de 187,00 mm, sendo que na estação chuvosa, entre janeiro a julho, a média mensal em 2019 foi de 261,00 mm com cerca de 21 dias chuvosos por mês. Na estação de seca, entre os meses de agosto a

dezembro, a média mensal em 2019 foi de 82,00 mm, com cerca de 3 dias de chuva por mês;

- A direção predominante dos ventos é nordeste (NE).

2.7 CORRENTES, MARES E ONDAS.

Art. 13 – 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 valores máximos de corrente ocorrem de 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 sudoeste durante a enchente;

- No canal de acesso, as correntes se apresentam na direção de 40º-220º a 60º-240º, podendo atingir velocidade superiores a 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, entre as
boias 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

Parágrafo Único: As informações de correntes, maré e ondas contidas acima tem caráter meramente informativo e não devem suportar ou fundamentar a tomada de qualquer decisão acerca de condições de segurança e navegabilidade no Terminal, de responsabilidade exclusiva do comandante da embarcação.

2.8 COMUNICAÇÕES

Art. 14 – As embarcações deverão ajustar seus receptores para receber e cumprir com as comunicações nos seguintes canais VHF:

- Chamada geral: CANAL 16

- Praticagem: CANAIS 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 67, 68, 69, 77, 78 e 79
- Terminal Marítimo de Ponta da Madeira: CANAL 15

2.9 PRATICAGEM E REBOCADORES

Art. 15 – A utilização de práticos e rebocadores nas manobras dos navios no Terminal é obrigatória conforme Norma da Autoridade Marítima (NORMAM 12) e Normas e Procedimentos da Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Maranhão (NPCP-MA) e caberá aos clientes, usuários, armadores, operadores, agentes e/ou comandantes, a sua contratação e pagamento respectivo.

Parágrafo Único: Em caso de condições adversas de clima ou mar, incluindo, mas sem limitação a chuva, ondas, maré ou ondas e ventos durante a atracação, retorno do fundeio, carregamento ou descarregamento e a embarcação não puder permanecer atracada 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 da embarcação, caso em que todos os custos relacionados com os serviços de praticagem e reboque serão por conta do e pagos diretamente pelo navio / armador.

2.10 FUNDEADOUROS

2.10.1 Área de Fundeio Externa

Art. 16 – São delimitadas as seguintes áreas:

I- **Área 1**: está localizada entre o través das boias nº 6 e nº 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. Para fundeio nessa área, há necessidade de autorização expressa da Capitania dos Portos. Esta área está limitada pelo retângulo de coordenadas:

a. Latitude: 01º 58’ 30’’ Sul Longitude: 044º 07’ 00’’ Oeste
b. Latitude: 01º 55’ 30’’ Sul Longitude: 044º 09’ 00’’ Oeste
c. Latitude: 01º 49’ 12’’ Sul Longitude: 043º 58’ 24’’ Oeste
d. Latitude: 01º 51’ 48’’ Sul Longitude: 043º 56’ 30’’ Oeste

II- **Área 2** (Área de Espera de Maré): localizada à margem leste do canal, entre as boias de n º 16 e nº 18, destina-se aos navios de grande porte carregados, com calado superior a 20 (vinte) metros que aguardam maré para passar pelas boias n º 14 e n º 10, e pelas boias n º 4 e n º 2. Nesta área do navegante deve ter atenção, tendo a existência de cabos submarinos no setor Oeste da área. É delimitada pelo polígono de coordenadas:

a. Latitude: 02º 05’ 24’’ Sul Longitude: 044º 03’ 24’’ Oeste
b. Latitude: 02º 06’ 00’’ Sul Longitude: 044º 07’ 12’’ Oeste
c. Latitude: 02º 04’ 24’’ Sul Longitude: 044º 06’ 01’’ Oeste

III- **Área 3**: também situada a margem leste do canal, entre as boias 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 boias n º 10 e n º 14, e n º 2 e nº 4, quando a área estiver ocupada. Também será usada para navios em quarentena. Nesta área do navegante deve ter atenção, tendo a existência de cabos submarinos. Esta área é delimitada pelas seguintes coordenadas:

a. Latitude: 02º 08’ 18’’ Sul Longitude: 044º 08’ 42’’ Oeste
b. Latitude: 02º 10’ 54’’ Sul Longitude: 044º 09’ 00’’ Oeste
c. Latitude: 02º 12’ 01’’ Sul Longitude: 044º 10’ 00’’ Oeste
d. Latitude: 02º 12’ 01” Sul Longitude: 044º 11’ 00’’ Oeste

2.10.2 Área de Espera de Prático

Art. 17 – Para os navios esperando Prático e de acordo com o Anexo 4-B da NORMAM-12/DPC:

I - Ponto de embarque para navios com calado inferior a 11 metros, nas proximidades da boia nº19: Latitude: 02º 28’ 54’’ Sul e Longitude: 044º 22’ 12’’ Oeste.

II - Ponto de embarque para navios com TPB superior a 100.000 ou calado igual ou superior a 11 metros (ponto “ALFA”): Latitude: 02º 26’ 00’’ Sul e Longitude: 044º 20’ 36’’ Oeste.

2.10.3 Área de Fundeio Interna

Art. 18 – São delimitadas as seguintes áreas:

I- **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 boias de nº 20 e 22. Ao Sul, esta área fica situada entre a boia de nº 22 e os faróis de São Marcos e Araçagi, sendo delimitada pelas seguintes coordenadas:

a. Latitude: 02º 19’ 12’’ Sul Longitude: 044º 12’ 12’’ Oeste
b. Latitude: 02º 21’ 24’’ Sul Longitude: 044º 09’ 30’’ Oeste
c. Latitude: 02º 24’ 24’’ Sul Longitude: 044º 12’ 48’’ Oeste
d. Latitude: 02º 27’ 24’’ Sul Longitude: 044º 17’ 18’’ Oeste
e. Latitude: 02º 26’ 36’’ Sul Longitude: 044º 19’ 24’’ Oeste

Observações:

- Ao Norte desta área, o fundo é constituído de lama e areia fina com profundidade de 11,30 (onze metros e trinta centímetros) a 16 (dezesseis) metros.

- Ao Sul desta área, o fundo é constituído de areia fina com profundidades de 15 (quinze) a 27 (vinte e sete) metros.

II- **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 boias de nº 17 e nº 22 é delimitada pelas seguintes coordenadas:

a. Latitude: 02º 22’ 12’’ Sul Longitude: 044º 20’ 18’’ Oeste
b. Latitude: 02º 25’ 00’’ Sul Longitude: 044º 21’ 13’’ Oeste
c. Latitude: 02º 24’ 24’’ Sul Longitude: 044º 22’ 12’’ Oeste
d. Latitude: 02º 20’ 01’’ Sul Longitude: 044º 20’ 24’’ Oeste

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

III- **Área 6**: Destinada para navios em quarentena com calados inferiores a 11 metros. O fundeio nesta área necessita de autorização expressa da Capitania dos Portos e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação. Em razão das fortes correntes observadas nesta área, não é indicado o fundeio na área 6. Esta área está delimitada pelas seguintes coordenadas:

a. Latitude: 02º 26’ 36’’ Sul Longitude: 044º 24’ 30’’ Oeste
b. Latitude: 02º 29’ 12’’ Sul Longitude: 044º 24’ 00’’ Oeste
c. Latitude: 02º 30’ 36’’ Sul Longitude: 044º 25’ 24’’ Oeste
d. Latitude: 02º 29’ 48’’ Sul Longitude: 044º 26’ 00’’ Oeste

IV - Área 7: Para navios com calado máximo de 11 metros. O fundeio nesta área destina-se a navios com restrições de manobras e/ou necessidades operacionais de curto período e necessita de autorização expressa da Capitania dos Portos e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação. Por medida de segurança, o quadrante Nordeste da área 7 deve ser evitado para fundeio, tendo em vista que é utilizado como bacia de evolução de manobras com navios. Esta área está delimitada pelas seguintes coordenadas:

a. Latitude: 02º 33’ 36’’ Sul Longitude: 044º 25’ 00’’ Oeste
b. Latitude: 02º 34’ 00’’ Sul Longitude: 044º 23’ 36’’ Oeste
c. Latitude: 02º 35’ 30’’ Sul Longitude: 044º 24’ 18’’ Oeste
d. Latitude: 02º 34’ 48’’ Sul Longitude: 044º 25’ 42’’ Oeste

V - Área 8: O fundeio nesta área destina-se a navios com calado menor que 11 metros nas situações de carga e descarga de combustíveis e explosivos. O fundeio nesta área necessita de autorização expressa da Capitania dos Portos e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação. Esta área está delimitada pelas seguintes coordenadas:

a. Latitude: 02º 35’ 24’’ Sul Longitude: 044º 26’ 00’’ Oeste
b. Latitude: 02º 34’ 48” Sul Longitude: 044º 25’ 42’’ Oeste
c. Latitude: 02º 35’ 30’’ Sul Longitude: 044º 24’ 18’’ Oeste
d. Latitude: 02º 36’ 48’’ Sul Longitude: 044º 24’ 48’’ Oeste

2.11 CANAL DE ACESSO

Art. 19 – O canal de acesso ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, começa a cerca de 12 milhas náuticas ao sul da boia de águas seguras – São Marcos de Fora, tem 55 milhas náuticas de extensão na direção sul – sudoeste.

Art. 20 – 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 boias de luz n º 1 e n º 2, e n º 3 e n º 4;
- entre os pares de boias de luz n º 5 e n º10, nº 7 e nº 12 e n º 9 e n º 14;
- entre os pares de boias de luz n º 17 e n º 22.

Art. 21 - A profundidade deste canal natural é de 23 (vinte e três) metros.

2.12 BACIA DE EVOLUÇÃO

Art. 22 – Píer 1: a bacia de evolução do Píer 1 está limitada a leste pela linha de atracação; ao sul pelo paralelo de 02º 34'. 5' Sul e a Oeste pela boia de luz nº 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. 23 - 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 02º 34'. 5' Sul e a Oeste pela boia de luz nº 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.

Art. 24 – 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 02º 34'. 5' Sul e a Oeste pela boia de luz nº 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.

2.13 BERÇOS

Art. 25 – 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. 26 – 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. 27 – 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

Art. 28 - Particularidades do píer 4 Norte:

- 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

3.0 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO TERMINAL

Art. 29 – O horário de funcionamento das instalações do Terminal atualmente é de 24hs, podendo sofrer alterações sem comunicação prévia pela Administração do Terminal, observada a legislação vigente.

4.0 USO DAS ÁREAS DE FUNDEIO E INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

Art. 30 – A autorização para a atracação nas instalações do Terminal, bem como a definição das prioridades, será concedida pela Administradora do Terminal.

Art. 31 – Os clientes e usuários do Terminal acatarão as determinações da Administradora do Terminal e das autoridades competentes referentes à prioridade de atendimento a embarcações.

Art. 32 – Os clientes e usuários do Terminal deverão fornecer toda documentação e informação exigidas pelas normas legais e pela Administradora do Terminal, sob pena de não ser autorizada a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação e o tráfego de embarcação na área de infraestrutura aquaviária administrada pelo Terminal.

Art. 33 – A Administradora do Terminal poderá interromper, paralisar, suspender ou cancelar, temporária ou definitivamente, qualquer atividade ou operação, iniciada ou não, que esteja em desacordo com a legislação vigente e a este Regulamento, ou que, de qualquer outra forma, prejudique o funcionamento ou apresente risco de qualquer natureza ao Terminal, de modo a implicar em descumprimento às suas obrigações enquanto autorizatária do Poder Público.

Parágrafo único – As determinações da Administradora do Terminal para saída ou desatracação de embarcação, deverão ser cumpridas por conta e risco do armador e sua tripulação, observadas as situações e restrições especiais da navegação, como a condição da maré.

Art. 34 – É vedado às embarcações fundeadas ou atracadas efetuarem reparos nas máquinas que as impeçam de se movimentar, salvo em situações especiais previamente autorizadas pela Administradora do Terminal, ouvida, se for o caso, a Autoridade Marítima.

Parágrafo único – Sujeito às situações acima, a Administradora do Terminal autorizará a realização de reparo na embarcação atracada e tal reparo deverá ser concluído dentro do tempo previsto da operação de carga ou descarga do navio. Caso o reparo exceda esse tempo previsto, o navio/armador ficará responsável pelo pagamento da multa estabelecida no artigo 46, §1, sem prejuízo do direito da Administradora do Terminal de determinar a vacância imediata do berço a seu critério. Caso o comandante não proceda em conformidade, a Administradora do Terminal solicitará os serviços de

praticagem e reboque, caso em que todos os custos relacionados a estes serviços serão por conta do e pagos diretamente pelo navio/armador.

Art. 35 – No caso de embarcações que transportem produtos perigosos para descarga, 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 Terminal 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 certificado de seguro para transporte de carga perigosa;
VI. Outros dados importantes relativos aos cuidados no manuseio e EPIs adequados.

Parágrafo único: A embarcações que transportarem cargas perigosas deverão estar em total conformidade com as regulamentações internacionais e nacionais aplicáveis, incluindo-se, mas não se limitando, o que dispõe o IMDG Code (*International Maritime Dangerous Goods Code*) e NORMAM 29 (Norma da Autoridade Marítima para Cargas Perigosas).

Art. 36 – As embarcações e seus tripulantes ficam sujeitos ao presente regulamento, durante o tempo em que permanecerem na área do Terminal.

Art. 37 – As embarcações atracadas aos berços deverão cumprir prontamente as ordens que forem dadas pela Administradora do Terminal, inclusive imediata desatracação e saída do berço e da Área do Terminal, e em especial quando ocorrerem situações de anormalidade que comprometam a segurança de pessoas, do meio ambiente, instalações do Terminal e das próprias embarcações ou que prejudiquem o bom funcionamento do Terminal. Qualquer descumprimento sujeitará o proprietário, armador, operador ou afretador à multa diária ou fração equivalente de natureza não compensatória, a partir da ordem/notificação dada pela Administradora do Terminal, no valor de 58.000 (cinquenta e oito mil) DES, sem prejuízo das demais responsabilidades/consequências administrativas, civis, criminais, dentre outras a que der causa.

Art. 38 – O comandante deve realizar as operações de carga e/ou descarga, na forma programada, desatracando imediatamente após o término das operações.

Art. 39 – O comandante deve observar a boa marinharia e as melhores práticas durante o período de manobra e operação comercial do navio, incluindo, embora não se limitando, à:

I. observância de arranjos adequados de amarração para sua embarcação, conforme a influência das condições meteorológicas e hidrográficas, ou nos casos indicados pela Administração do Terminal;

II. instalação de geotêxtil nos pocetos dos porões, conforme disposto no art. 41 deste Regulamento.

Art. 40 – No caso de ocorrência de chuvas, em qualquer intensidade, durante a faina de carregamento ou descarga, o comandante do navio deverá manter fechadas todas as tampas dos porões que não estão em operação.

Parágrafo único – Em caso de chuvas fortes, a Administradora do Terminal poderá determinar que todas as tampas dos porões, sem exceção, sejam fechadas.

Art. 41 – 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.

5.0 INSTALAÇÃO DE GEOTÊXTIL

Art. 42 – Para o embarque de finos de minérios no Terminal é compulsória a instalação de geotêxtil nos navios, por razões de segurança da navegação.

§ 1º – A embarcação deverá realizar, por sua tripulação e sob sua responsabilidade, a instalação prévia de geotêxtil que dispuser a bordo, a fim de permitir a atracação do navio com os porões prontos para iniciar o carregamento.

§ 2º – A Administradora do Terminal poderá providenciar o fornecimento de geotêxtil caso a embarcação não as tenha a bordo, para instalação após a atracação dos navios e antes do começo do carregamento.

Art. 43 – Os comandantes das embarcações programadas para operar no Terminal deverão manifestar à Administradora do Terminal, no prazo mínimo de sete (7) dias antes do ETA:

I. Sua concordância com a instalação a bordo de geotêxtil conforme Anexo B deste Regulamento; ou

II. Sua confirmação de que o equipamento de geotêxtil já está disponível a bordo.

Art. 44 – A remoção do geotêxtil e os custos daí decorrentes, após a conclusão do transporte de finos de minério serão de responsabilidade do comandante do navio.

Art. 45 – A Administradora do Terminal não será responsável por qualquer, dano direto ou indireto, perda, avaria, prejuízo ou despesa decorrente da ineficiente operação do geotêxtil.

Art. 46 – Na hipótese de recusa do comandante em prosseguir ou concluir operação de carga na forma programada, poderá a Administradora do Terminal, a seu exclusivo critério e por conta do navio, observado o disposto no art. 33, 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 e ao meio ambiente.

§ 1º – A 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 ou fração equivalente de natureza não compensatória, a partir da ordem de desatracação, no valor de 58.000 (cinquenta e oito mil) DES, sem prejuízo das demais responsabilidades/consequências administrativas, civis, criminais, dentre outras a que der causa.

§ 2º - Caso o comandante não proceda em conformidade, a Administradora do Terminal solicitará os serviços de praticagem e reboque, a fim de evitar qualquer risco para o terminal, navio e / ou tripulação da embarcação, caso em que todos os custos relacionados com os serviços de praticagem e reboque serão por conta do e pagos diretamente pelo navio / armador.

§ 3º – Havendo a recusa em atender à ordem de deslocamento para o fundeadouro ou qualquer outra área indicada, a Administradora do Terminal poderá requerer judicialmente o cumprimento de sua determinação, devendo o armador arcar com os custos totais, inclusive despesas administrativas, advocatícias e judiciais e perdas e danos do Terminal.

6.0 PREÇOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS

Art. 47 – Os preços pelos serviços portuários serão informados pela Administração do Terminal mediante consulta, exceto quando já constarem da página oficial da internet (“site”) da Vale S.A.

Parágrafo único: Os preços constantes na tabela divulgada no site da Vale são meramente referenciais, podendo variar para mais ou para menos, em função das especificidades da embarcação, carga, serviços, quantidades, prazos e demais ajustes comerciais, caso a caso.

Art. 48 – Os serviços com características específicas, adequadas aos clientes e usuários do Terminal serão livremente pactuados entre estes e a Administração do Terminal.

Art. 49 – 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, sem que haja qualquer responsabilidade, participação ou relação jurídica envolvendo a Vale.

7.0 SEGURANÇA PORTUÁRIA

Art. 50 – O Terminal opera de acordo com as normas e padrões internacionais de segurança ISPS (*International Ship and Port Facilities Security Code*) em Nível 1. O comandante deverá tomar ciência e se adequar a qualquer nível de protocolo de segurança sob o qual o Terminal esteja operando.

8.0 PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

Art. 51 – 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 neste Regulamento e na legislação pertinente.

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

§ 1º - A descarga de água de lastro será permitida no interior da Área do Terminal, desde que respeitadas as exigências das autoridades competentes e regulamentos aplicáveis, de modo a evitar poluição ambiental ou alteração no equilíbrio da fauna e flora marinhas.

§ 2º - Os navios em viagem de cabotagem deverão cumprir com a troca da água de lastro conforme as normas aplicáveis das autoridades públicas e evitar, no interior da Área do Terminal, a descarga de águas cuja coloração e/ou composição (águas barrentas, com resíduos de corrosão em suspensão etc) possam causar impacto ambiental visual, dando causa à autuação do Terminal pelas autoridades competentes, caso em que os respectivos proprietários, armadores ou operadores deverão tomar todas as medidas cabíveis a fim defender o Terminal e de afastar qualquer agressão, perigo ou risco de dano ao meio ambiente, sem prejuízo do dever de reparação dos prejuízos e/ou penalidades impostas.

Art. 53 – Não são permitidos, na Área do Terminal, serviços de limpeza do casco ou hélices das embarcações.

Art. 54 – A Administração do Terminal autoriza, através de empresas cadastradas, que o serviço de recepção de resíduos (lixo, sedimentos e resíduos oleosos) aconteça nos 7 (sete) dias da semana em período diurno, podendo a Administradora do Terminal autorizar o referido serviço em período noturno em situações excepcionais.

§ 1º – 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.

§ 2º - A Vale divulga anualmente aos sindicatos das agências marítimas locais a tabela com as empresas cadastradas.

9.0 CONTROLE DE EFLUENTES PROVENIENTES DE SISTEMAS DE LIMPEZA DE GASES DE EXAUSTÃO (EGSC)

Art. 55 – Fica determinado, durante a navegação na área marítima adjacente ao Terminal e operação nas águas da Área do Terminal, em especial no canal de acesso, áreas de fundeio, berços e área de acostagem, que as embarcações se utilizem de combustível com teor de enxofre menor ou igual a 0,5% e/ou sistemas de limpeza de gases de exaustão (Exhaust Gas Cleaning Systems – EGCS), ou scrubbers, que não ocasionem qualquer descarte de efluentes no mar.

§ 1º - Caso seja identificado um descumprimento destes termos e/ou de todas e quaisquer medidas de implementação aplicáveis, a Administradora do Terminal terá o direito de rejeitar a atracação ou interromper operação já iniciada do navio, sendo os armadores responsáveis por quaisquer incidentes, e indenizarão a Administração do Terminal por perdas e danos.

§ 2º - Os navios devem possuir quantidade suficiente de combustível com teor de enxofre menor ou igual a 0,5% para ser utilizada no período de operação e estadia na Área do Terminal. A falta deste combustível ou a utilização de sistemas de limpeza de gases de exaustão (Exhaust Gas Cleaning System – EGCS), ou scrubbers, que ocasionem a descarga de qualquer efluente da sua lavagem no mar, acarretará na atribuição de responsabilidade à embarcação, restando à Administradora do Terminal, o direito de ordenar que o navio desocupe a Área do Terminal, ficando o armador responsável pelas despesas, inclusive perdas e danos.

10.0 CONTROLE E GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

Art. 56 – No caso dos navios necessitarem realizar a descarga de água de lastro, na forma do art. 52, § 1º deste Regulamento, deve ocorrer 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.

§ 1º – Caso seja verificado que o navio não está em conformidade com os termos da Convenção BWM aplicável, a Administradora do Terminal terá o direito de rejeitar a atracação ou interromper operação se já iniciada, ficando os armadores responsáveis por eventuais atrasos na operação, devendo indenizar a Administradora do Terminal pelas perdas e danos causados.

§ 2º – Em caso de solicitação por escrito da Administradora do Terminal, a qualquer tempo, o comandante ou armador, deverá fornecer imediatamente, cópia eletrônica de Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro válido para o navio.

Art. 57 – Os navios devem ter sempre capacidade de lastro ou deslastro suficiente em relação à capacidade de carga ou descarga, cabendo ao comandante garantir que o carregamento ou descarregamento e o respectivo lastro ou deslastro estejam adequadamente sincronizados em todos os momentos, para manter o navio dentro dos limites de estresse e estabilidade.

§ 1º – Caso o carregamento ou descarregamento precise ser interrompido ou atrasado continuamente durante mais de seis (6) horas consecutivas devido à capacidade insuficiente de lastro ou deslastro em relação à capacidade de carga ou descarga, ou ainda não conformidade com a Convenção BWM ou a qualquer outro motivo atribuível ao navio, a Administradora do Terminal terá o direito de ordenar que o navio desocupe o cais, determinando o momento de saída e eventual retorno ao berço, ficando o comandante e/ou o armador responsável: pelo custo dessa movimentação, inclusive despesas correlatas, pagamento de multa na forma do artigo 46 e seus parágrafos, bem como indenização ao Terminal por perdas e danos.

11.0 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

I – este Regulamento;

II – o *Summary of Vale Port Requirements for Vessel Nomination and Acceptance* **(“***Summary***”)**, disposto no Anexo A;

III – as orientações sobre a instalação de geotêxtil, conforme instruções no Anexo B;

IV – as normas e orientações de segurança e meio ambiente estabelecidas pelos órgãos competentes e pela Administração do Terminal, os procedimentos operacionais do Terminal e demais informações dispostas no *Operational Port Guidelines,* enviadas ao agente marítimo antes da atracação do navio, conforme modelo Anexo C;

V – outros procedimentos para saída do navio dispostos no *Checklist for Sailing*, conforme Anexo D;

VI – demais documentos e procedimentos operacionais apresentados, a qualquer tempo, pelo Terminal aos agentes marítimos ou à tripulação dos navios;

VII – normas e definições dos órgãos reguladores, da Autoridade Marítima, órgãos ambientais, aduaneiros, sanitários, de saúde, de polícia marítima 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 do Terminal sobre as regras aplicáveis com antecedência razoável da realização de qualquer operação.

Parágrafo único – Os veículos e seus condutores deverão estar em conformidade com a legislação de trânsito e de transporte, bem como com as determinações da Administração do Terminal e demais leis e normas aplicáveis.

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

Art. 62 – Em caso de incidente envolvendo a embarcação estrangeira e que provoque avarias na infraestrutura portuária terrestre ou aquaviária na Área do Terminal ou prejuízo as 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 da Área 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, sem prejuízo dos deveres impostos neste Regulamento aos seus proprietários, armadores, operadores, afretadores e comandantes, especialmente quanto à desocupação do berço de carregamento.

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 – Caso a embarcação deixe de cumprir qualquer obrigação prevista neste Regulamento para a qual não haja penalidade específica, tal descumprimento sujeitará a embarcação, seu comandante, proprietário, armador, operador e/ou afretador ao pagamento de multa diária de até 58.000 DES a critério exclusivo da Administração do Terminal, de natureza não compensatória, calculada desde a data do descumprimento até o efetivo cumprimento da obrigação, sem prejuízo das demais responsabilidades/consequências administrativas, civis, criminais, dentre outras a que der causa.
Art. 66 - Os casos omissos e não previstos no Regulamento e/ou seus anexos serão resolvidos, em caráter definitivo, pela Administração do Terminal.

Art. 67 – Este regulamento será emitido em duas versões, uma na língua portuguesa e outra na linha inglesa. Em caso de eventuais conflitos entre as duas versões, a versão em português prevalecerá.

Art. 68 – As versões atualizadas, em português e inglês, do Regulamento e seus anexos estão disponíveis na página oficial da internet da Vale S.A.

Art. 69 – Em caso de conflito entre as disposições do Regulamento e seus anexos, as disposições do Regulamento prevalecerão, exceto na hipótese de conflito com as disposições do Anexo A - *Summary*.

Art. 70 – A Administração do Terminal se resguarda no direito de alterar, unilateralmente e a qualquer momento, as disposições do presente Regulamento e seus anexos, sem a necessidade de comunicação aos clientes, usuários e prestadores de serviços e seus representantes e prepostos.