

Informações Portuárias



TERMINAL DE MINÉRIO DE FERRO
No Terminal 1 (T1)
Porto do Açu
Brasil

Junho de 2025

ÍNDICE

1.DEFINIÇÕES.....	4
2.INFORMAÇÕES GERAIS.....	7
2.1 INTRODUÇÃO.....	7
2.2 VISÃO GERAL.....	7
Figura 1.....	7
Figura 2.....	8
2.3 LOCALIZAÇÃO, MAPAS, CARTAS NÁUTICAS, FUNDEIO E ÁREAS DE MANOBRA.....	8
Figura 3.....	8
Figura 4.....	9
Figura 5.....	10
Figura 6.....	11
Figura 7.....	11
2.4 SERVIÇO DE TRÁFEGO DE NAVIOS DO PORTO DO AÇU (CENTRO VTS).....	12
2.5 INSTALAÇÕES E CARACTERÍSTICAS DO T-ORE.....	13
Tabela1.....	13
Figura 8.....	14
Figura 9.....	15
Figura 10.....	16
Figura 11.....	16
Figura 12.....	17
Tabela 2.....	18
2.6 INFORMAÇÕES GERAIS METEOROLÓGICAS.....	18
Figura 13.....	19
3.CARACTERÍSTICAS DA CARGA, ORIGEM, MANUSEIO E ESTOCAGEM.....	19
4.REGRAS DO T-ORE.....	20
4.1 REGRAS DE PRIORIDADE.....	20
4.2 VETTING.....	20
4.3 PROCEDIMENTOS DE CHEGADA E PARTIDA.....	21
Figura 14: Trajetória Recomendada.....	23
Figura 15: Manobra Atracação Berço Leste.....	24
Figura 16: Manobra Atracação Berço Oeste.....	25
Figura 17: Manobra Desatracação Berço Leste.....	25
Figura 18: Manobra Desatracação Berço Oeste.....	26
4.4 PLANOS DE CARGA, SEQUÊNCIA DE CARREGAMENTO E OPERAÇÃO.....	26
4.5 PORÕES E TAMPAS DE ESCOTILHAS.....	28
4.6 ARQUEAÇÕES, CHECAGEM DE CALADOS, TRIMAGEM E PARALISAÇÕES.....	28
4.7 TRASLADOS DA LANÇA DO CN / ABERTURA E FECHAMENTO DE PORÕES.....	28
4.8 HORAS DE TRABALHO DA OPERAÇÃO DE CARREGAMENTO.....	28
4.9 VALIDADE DOS CERTIFICADOS.....	28
4.10 PRATICAGEM.....	29
4.11 REBOCADORES.....	29
4.12 LANCHA DE APOIO.....	30
4.13 LIVRE PRÁTICA, AUTORIDADE DA SAÚDE DOS PORTOS E QUARENTENA.....	30
4.14 ALFÂNDEGA E IMIGRAÇÃO (POLÍCIA FEDERAL).....	30
4.15 ARRANJOS DE AMARRAÇÃO, REQUERIMENTOS E OPERAÇÕES.....	30
4.16 MEIOS DE ACESSO AOS NAVIOS.....	32
4.17 CAMINHANDO NO PÍER.....	32
4.18 PESSOAS SOB A RESPONSABILIDADE DO NAVIO.....	33
4.19 EXERCÍCIOS DE EMERGÊNCIA.....	33
4.20 DESGASEIFICAÇÃO.....	33
4.21 SISTEMA DE COMBATE A INCÊNDIO.....	34
4.22 ASSISTÊNCIA MÉDICA EMERGENCIAL.....	34



4.23 OPERAÇÃO DE DESLASTRE	34
4.24 MARPOL E FONTES POTENCIAIS DE POLUIÇÃO.....	35
4.25 REMOÇÃO DE BORRA, RESÍDUOS/MISTURAS OLEOSAS, RESÍDUOS DOMÉSTICOS E RESTOS ORGÂNICOS	35
4.26 ABASTECIMENTO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTES E PRODUTOS PERIGOSOS.....	35
4.27 MEIO AMBIENTE ATMOSFÉRICO	36
4.28 FUMIGAÇÃO E DESRATIZAÇÃO	36
4.29 MERGULHO	36
4.30 PESCA	36
4.31 REPAROS	36
4.32 TÉRMINO DE TODAS AS ATIVIDADES ANTES DO FIM DO CARREGAMENTO.....	37
4.33 DIQUE SECO	37
4.34 SUPRIMENTO DE ÁGUA POTÁVEL.....	37
4.35 FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA	37
4.36 FORNECIMENTO DE MATERIAIS/MERCADORIAS EM GERAL E SERVIÇOS DE LAVANDERIA.....	37
4.37 PROTEÇÃO E SEGURANÇA	38
4.38 OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE	39
4.39 RESPONSABILIDADE.....	40
5.COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS	40
5.1 ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA DO T-ORE.....	40
5.2 SEGURANÇA PATRIMONIAL (24/7).....	40
5.3 OPERAÇÕES T-ORE (24/7)	41
5.4 CENTRO VTS (24/7).....	41
5.5 AGÊNCIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM SÃO JOÃO DA BARRA	41
5.6 ESCRITÓRIO DA PRATICAGEM (ATALAIA)	41
5.7 CORREIOS.....	41
5.8 ASSISTÊNCIA MÉDICA E ODONTOLÓGICA	41
5.9 CONSULADOS.....	41
6.CONSIDERAÇÕES E REQUERIMENTOS FINAIS.....	41
7.ANEXOS.....	45

1. DEFINIÇÕES

ADMINISTRAÇÃO T-ORE:	FERROPORT;
AGENTES:	Representantes da Agência Marítima agindo em nome dos Armadores/Navios (Agentes Protetores) ou em nome dos Embarcadores/Recebedores da carga (Agentes da Carga);
AIS:	Sistema Automático de Identificação (Automatic Identification System);
ANVISA:	Agência Nacional de Vigilância Sanitária;
ARPA:	Sistema anticolisão (Automatic Radar Plotting Aid);
ASD:	Impelidor Traseiro Azimutal (Azimuth Stern Drive);
BA:	Almirantado Britânico (British Admiralty);
BAS:	Boias Articuladas Submersíveis;
BLU CODE:	Código de Práticas Para Carga e Descarga Segura em Navios Graneleiros (Bulk Loading/Unloading Code);
BP:	Força de Tração Estática Longitudinal (Bollard Pull);
BWM:	Gerenciamento de Água de Lastro (Ballast Water Management);
CANAL DE ACESSO:	Via aquaviária delimitada e sinalizada através da qual os navios alcançam o porto e áreas de fundeio.
CCOS:	Centro de Controle Operacional de Segurança;
CCTV:	Circuito Fechado de TV (Closed Circuit TV);
CN:	Carregador ou Carregadeira de Navios;
COLREG:	Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar (Collision Regulation);
DHN:	Diretoria de Hidrografia e Navegação;
DPC:	Diretoria de Portos e Costa;
DWT:	Toneladas de Porte Bruto (Deadweight Tonnage);
ECDIS:	Sistema de Informação e Tela de Carta Eletrônica (Electronic Chart Display and Information System);
ETA:	Hora estimada da chegada (Estimated Time of Arrival);
FERROPORT:	Ferroport Logística Comercial Exportadora S.A. (CNPJ/MF no. 08.807.683/0001-03), operadora administrativa do T-ORE e Infraestrutura Compartilhada do T-1, referida neste documento de Informações Portuárias como “ADMINISTRAÇÃO T-ORE”;
FIFI:	Sistema de combate ao incêndio (Firefighting System);

GPS:	Sistema de Posicionamento Global (Global Positioning System);
IALA:	Associação Internacional de Sinalização Náutica (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities);
IACS:	Associação Internacional de Sociedades Classificadoras (International Association of Classification Societies);
ICS:	Código Internacional de Sinais (International Code of Signals);
IMO:	Organização Internacional Marítima (International Maritime Organization);
IMPA:	Associação Marítima Internacional de Práticos (The International Maritime Pilots Association);
IMSBC Code:	Código Internacional Marítimo de Cargas Sólidas à Granel (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code);
INFRAESTRUTURA COMPARTILHADA DO T1:	As áreas, atracadouros, píeres, berços, docas, terrenos, rodovias, caminhos, prédios e qualquer instalação ou estruturas pretendidas para serem acessadas por usuários tanto do T-ORE quanto do T-OIL;
IP:	Protocolo de Internet (Internet Protocol);
ISPS Code:	Código Internacional de Proteção a Instalações Portuárias e Navios (International Ship and Port Facility Security Code);
LOA:	Comprimento total de uma embarcação (Length Over All);
MARPOL:	Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios (The International Convention For the Prevention of Pollution From Ships);
MMSI:	Identidade do Serviço Móvel Marítimo (Maritime Mobile Service Identity);
Mt:	Toneladas métricas (Metric Tons);
Mt/h:	Toneladas métricas por hora (Metric Tons per hour);
NOR:	Aviso de Prontidão (Notice of Readiness);
NORMAN:	Normas da Autoridade Marítima Brasileira;
OBO:	Navios que carregam minério de ferro, granéis sólidos e produtos petrolíferos (Ore Bulk Oil Carriers);
OCIMF:	Fórum Marítimo Internacional das Companhias Petrolíferas (Oil Companies International Marine Forum);
OFFSHORE:	Fora da costa;
ONSHORE:	Na costa;
O/O:	Navios que carregam minério de ferro e produtos petrolíferos (Ore Oil Carriers);
PFF:	Tipo/Qualidade de minério de ferro (Pellet Feed Fines);
PLATAFORMA JACK-UP:	Unidade alto-elevatória móvel que consiste em um costado flutuante, equipada com pernas móveis capazes de elevar seu costado acima da superfície do mar;
POB:	Prático a bordo (Pilot On Board);

PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO	Todos e quaisquer dos seguintes: (a) os proprietários, afretadores, operadores e gerentes da Embarcação; (b) as contratadas e subcontratadas de qualquer pessoa na acepção do item (a) acima; e (c) os respectivos diretores, conselheiros, prepostos e funcionários de qualquer pessoa na acepção de (a) ou (b) acima (incluindo o Comandante da Embarcação, oficiais e a tripulação).
PRUMO:	Empresa que administra o Terminal 2 no Porto do Açu;
PTZ:	Câmeras de movimento circular, providas de zoom (Pan–Tilt–Zoom);
RDC:	Resolução da Diretoria Colegiada da ANVISA;
SOLAS:	Convenção Internacional Para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea);
STCW:	Convenção Internacional Sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de quartos p/ Marítimos (The International Convention on Standards of Training, certification and Watchkeeping for Seafarers);
T/M3:	Toneladas por metro cúbico;
T-OIL:	Terminal Offshore de Granéis Líquidos para manuseio de óleo, administrado pela AÇU PETRÓLEO;
T-ORE:	Terminal Offshore de Granéis Sólidos para manuseio de minério de ferro, administrado pela FERROPORT;
T2:	Terminais Onshore multiuso, administrado pela PRUMO;
TRIM:	Compasso => diferença entre a média dos calados de vante e a média dos calados de ré;
UTM:	Sistema de Coordenada Mercator Transversa Universal (Universal Transverse Mercator Coordinate System);
VAST INFRAESTRUTURA:	É o Operador responsável pela Administração do T-Oil.
VETTING:	Processo de Avaliação e Aprovação de Navios;
VHF:	Frequência muito alta (Very High Frequency);
VTS:	Serviço de Tráfego Marítimo (Vessel Traffic Service => antigo CCOTM = Centro de Controle Operacional do Tráfego Marítimo);
WGS:	Sistema Geodésico Mundial (World Geodetic System);

2. INFORMAÇÕES GERAIS

2.1 Introdução

O propósito deste documento é prover informações a todas as partes envolvidas, tais como Agentes, Armadores, Afretadores, Embarcadores, Operadores, Subcontratados, Autoridades, Práticos e Comandantes dos Navios, sobre as instalações do T-ORE do Porto do Açu e suas condições gerais físicas e operacionais. O T-ORE não se responsabiliza por qualquer evento e/ou erros gerados por inobservância ou má interpretação das informações gerais aqui contidas.

Este documento de Informações Portuárias deve ser entregue pelo agente marítimo para os comandantes dos navios, com antecedência mínima de 10 dias da chegada do navio ao T-ORE.

O conteúdo do presente documento deve ser rigorosamente observado e seguido por todos os comandantes e tripulações em conformidade com (mas não limitado a) leis brasileiras trabalhistas, aduaneiras e da Polícia Federal, normas da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Autoridade Marítima e Sanitária, código ISPS, marcos regulatórios internacionais como IMO, ILO, WHO, ISO, ITF, assim como as seguintes conhecidas resoluções tais como SOLAS, MARPOL, COLREG, OCIMF, IMSBC CODE e BLU CODE.

2.2 Visão Geral

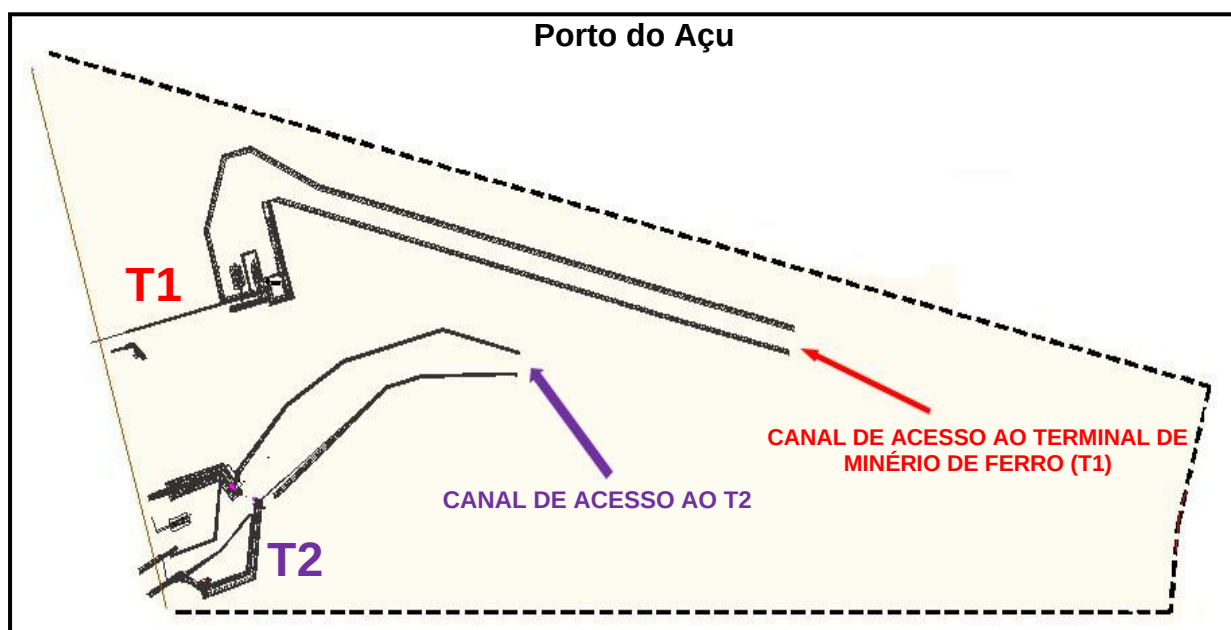


Figura 1

TERMINAL DE MINÉRIO DE FERRO



Figura 2

2.3 Localização, Mapas, Cartas Náuticas, Fundeio e Áreas de Manobra

Localização e Mapas

O Porto se localiza no Distrito do Açú, Município de São João da Barra, na região nordeste do estado do Rio de Janeiro cerca de 12 milhas náuticas (mn) ao norte do Cabo de São Tomé e outras 12 mn ao sul da foz Rio Paraíba do Sul, nas seguintes coordenadas geográficas: Lat: 21° 50' S Long: 041° 00' W



Figura 3

O Porto do Açú está situado a aproximadamente 35Km do Centro de São João da Barra (conectado pela Estrada do Cajueiro - sentido norte e depois à Rodovia BR 356 - sentido leste), a 47Km da Cidade de Campos dos Goytacazes (conectada pela Rodovia RJ 240 - sentido norte

e depois à Rodovia BR 356 - sentido oeste) que por sua vez está a 103km do Centro de Macaé e 280Km da Cidade do Rio de Janeiro - ambas conectadas pela Rodovia BR 101 sentido sul, e a 240Km da Cidade de Vitória (Estado do Espírito Santo) conectado pela mesma Rodovia BR 101, entretanto no sentido norte.

Aeroportos domésticos disponíveis nos arredores: (1) Campos dos Goytacazes (Aeroporto Bartolomeu Lizandro situado a 54km do Porto do Açu) que fornece voos de/para Rio de Janeiro e Campinas (em São Paulo); (2) Macaé que também possui voos de/para Campinas e Rio de Janeiro.

Cartas Náuticas

As cartas náuticas abaixo que cobrem a área estão disponíveis como segue:

Almirantado Britânico

3972 Rio Doce ao Cabo de São Tomé

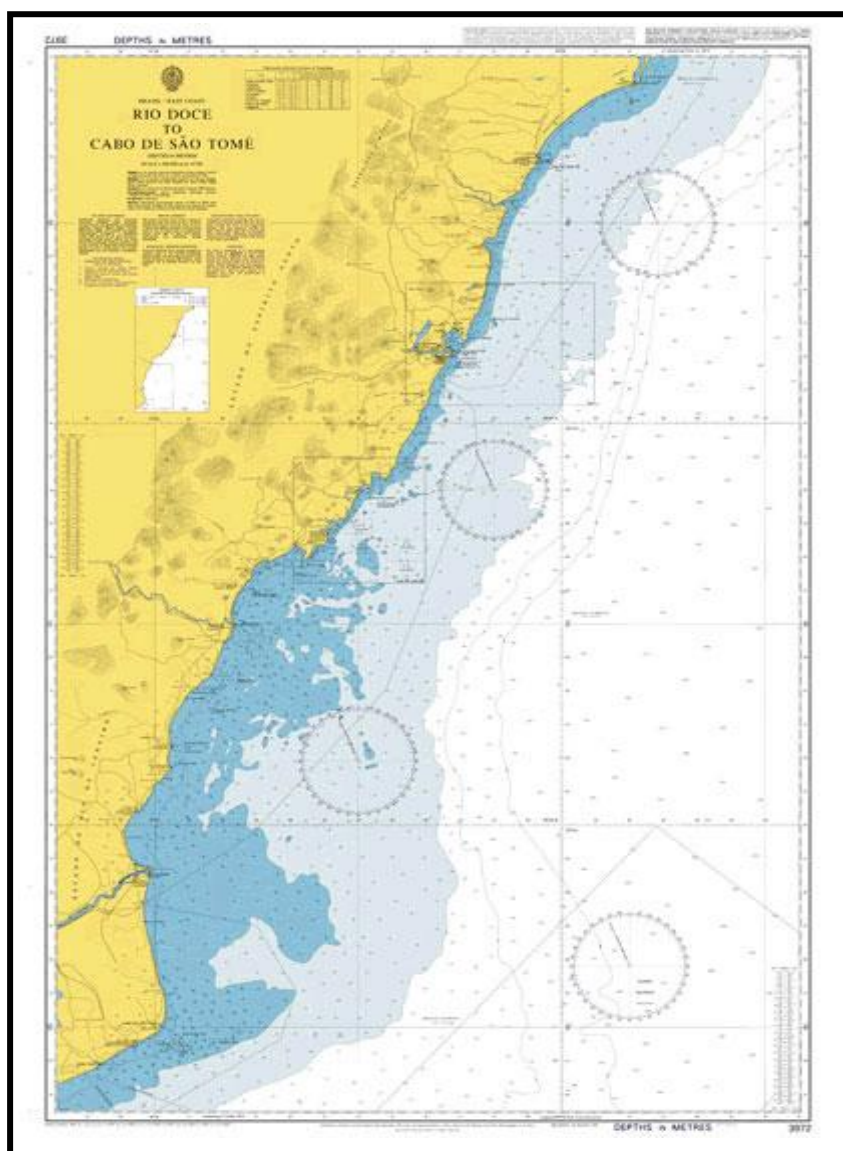


Figura 4

Cartas Náuticas DHN da Marinha do Brasil:

1403 Da Ponta do Ubu ao Cabo de São Tomé - Costa Leste

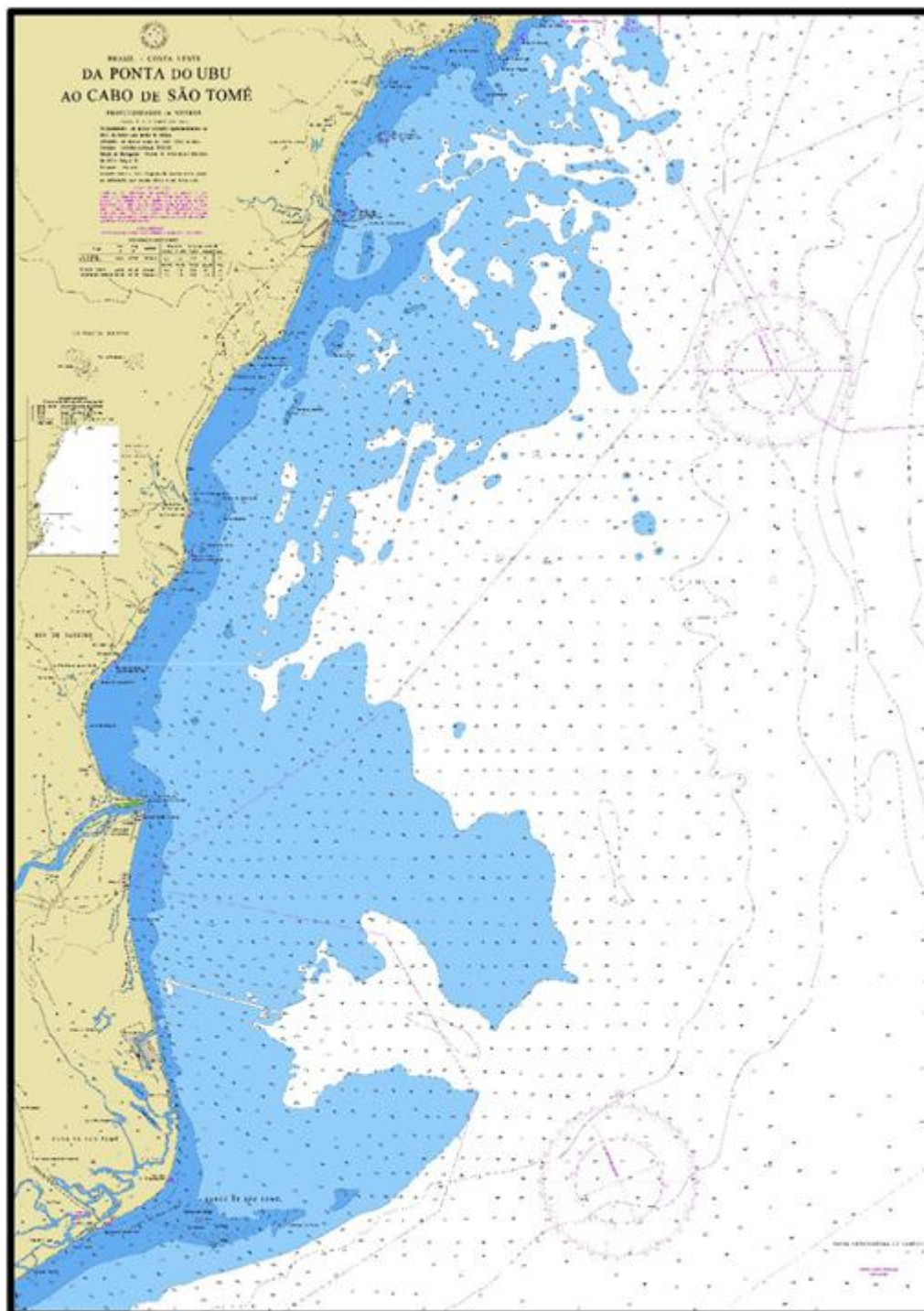


Figura 5

1406 Proximidades do Porto do Açu

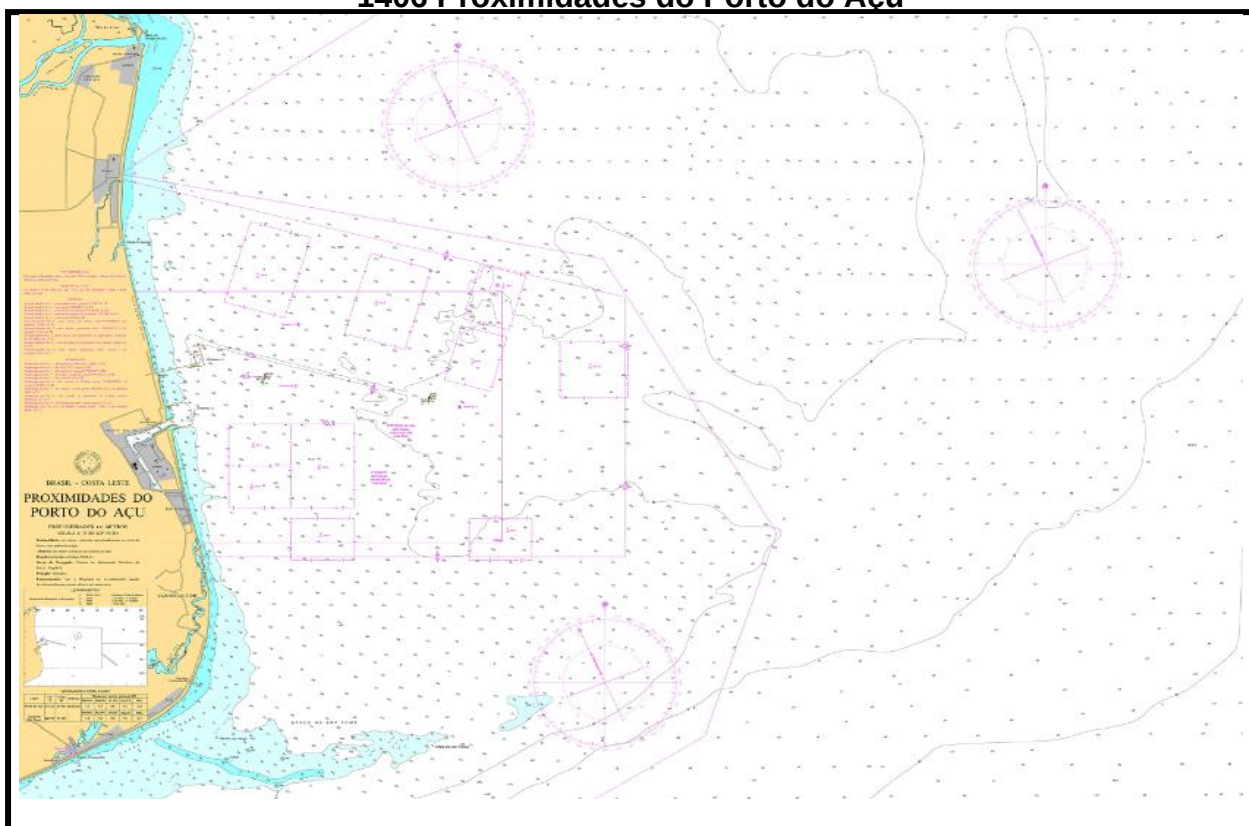


Figura 6

1405 Porto do Açu

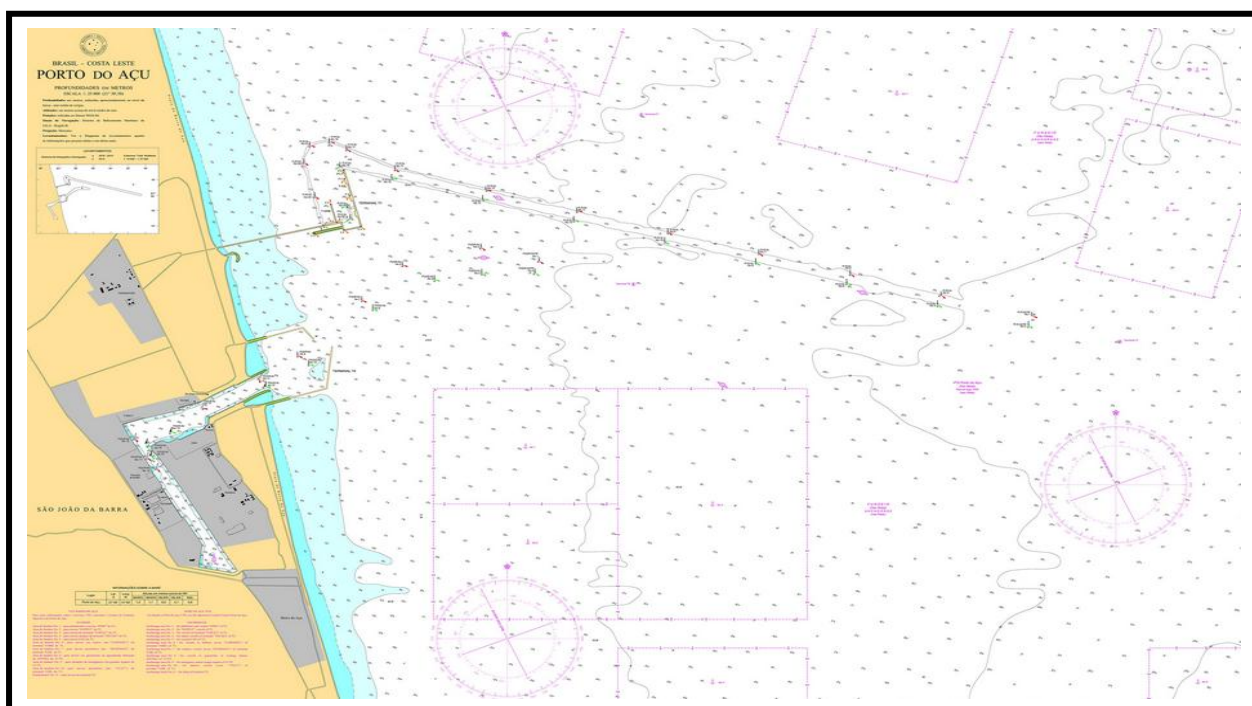


Figura 7

Áreas de Fundeio

As áreas de fundeio estabelecidas para o Porto do Açu podem ser visualizadas na carta náutica DHN 1406. As coordenadas geográficas do Fundeadouro no.6, para navios em lastro destinados ao T-ORE, são:

LAT 21° 43.506' S / LONG 040° 57,069' W;
LAT 21° 44.070' S / LONG 040° 55.011' W;
LAT 21° 46.943' S / LONG 040° 55.906' W;
LAT 21°46.371' S / LONG 040° 57.973'W;

Para outros fundeadouros relacionados para fins de emergência ou quarentena, os Comandantes devem consultar o Centro VTS quando apropriado e necessário.

Canal de acesso

O canal de acesso do T1 do Porto do Açu é do tipo monovia, permitindo a entrada ou saída de apenas um navio por vez. Possui 10 milhas náuticas de comprimento (cerca de 18.520 metros), 280 metros de largura, 24,50 metros de profundidade mínima na maré zero e aponta para a direção SE<>NW (105° <> 285° => graus verdadeiros).

Bacia de evolução

Com diâmetro de 800m e profundidade mínima de 25,00m, a bacia de evolução do T1 permite o giro seguro dos navios de entrada/saída, indo/vindo dos berços Leste/Oeste do T-ORE.

2.4 Serviço de Tráfego de Navios do Porto do Açu (Centro VTS)

Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) é um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário, cujo propósito é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas de influência do Porto em que haja intensa movimentação de embarcações e/ou risco de acidente de grandes proporções, e tem como missão prover o Porto do Açu de uma estrutura de monitoramento de tráfego marítimo para observar e informar, em tempo real, as embarcações, contribuindo para a segurança da navegação.

Cabe ao VTS, mas não se limita a:

- Identificar e posicionar todas as embarcações que disponham de AIS A e B, assim como todas as embarcações de grande porte, com conhecimento da sua intenção de movimento e destino;
- Acompanhar o movimento das embarcações de pequeno porte, de forma a verificar possíveis conflitos de tráfego com embarcações maiores;
- Monitorar o tráfego marítimo e emitir alerta para embarcações em risco de colisão com demais embarcações e infraestrutura portuária, desviadas de suas rotas, que se dirijam para onde não devem ou próximas a obstáculos submarinos;
- Prover informações para o navegante, quando solicitado ou quando julgado necessário pelo operador de VTS, relativa à posição, identidade, intenções e restrições do tráfego das cercanias;

- Divulgar avisos de mau tempo para a área VTS, situação do balizamento, condições meteorológicas e qualquer alteração nas vias navegáveis que possa influenciar na segurança da navegação; e
- Contribuir, por requisição do Comando do 1º Distrito Naval (Com1ºDN) / Capitânia dos Portos de Macaé (CPM), para operações SAR no interior da área VTS, mas sem assumir a coordenação dos esforços e sem comprometer o serviço de VTS.

2.5 Instalações e Características do T-ORE

Píeres

Pier do T-ORE:

Possui 442m de comprimento, 25m de largura e é composto por dois berços paralelos (direção 345° <> 165°) conhecidos como berços OESTE (W) e LESTE (E), ambos com profundidade mínima de 20,50m.

Pier de Rebocadores:

Localizado na Ponte de Acesso lado norte e ao fim do berço Oeste, possui 8 cabeços de 15t cada e 10 defensas capazes de acomodar dois rebocadores de 32m de LOA atracados em linha e mais três rebocadores a contrabordo. O pier de rebocadores possui também 5 tomadas elétricas de 480 VAC.

Dimensões e layout dos berços

Dimensões dos berços (m)			
A	Elevação de base do painel da defesa		03.00
B	Elevação do topo do painel da defesa		06.65
C	Elevação do pier		08.00
D	Distância entre o painel da defesa e o pier		03.30
E	Alcance horizontal da lança do carregador de navios	Leste	34.30
		Oeste	27.30
F	Calado aéreo		21.00
G	Profundidade		20.50

Tabela1

Layout do berço

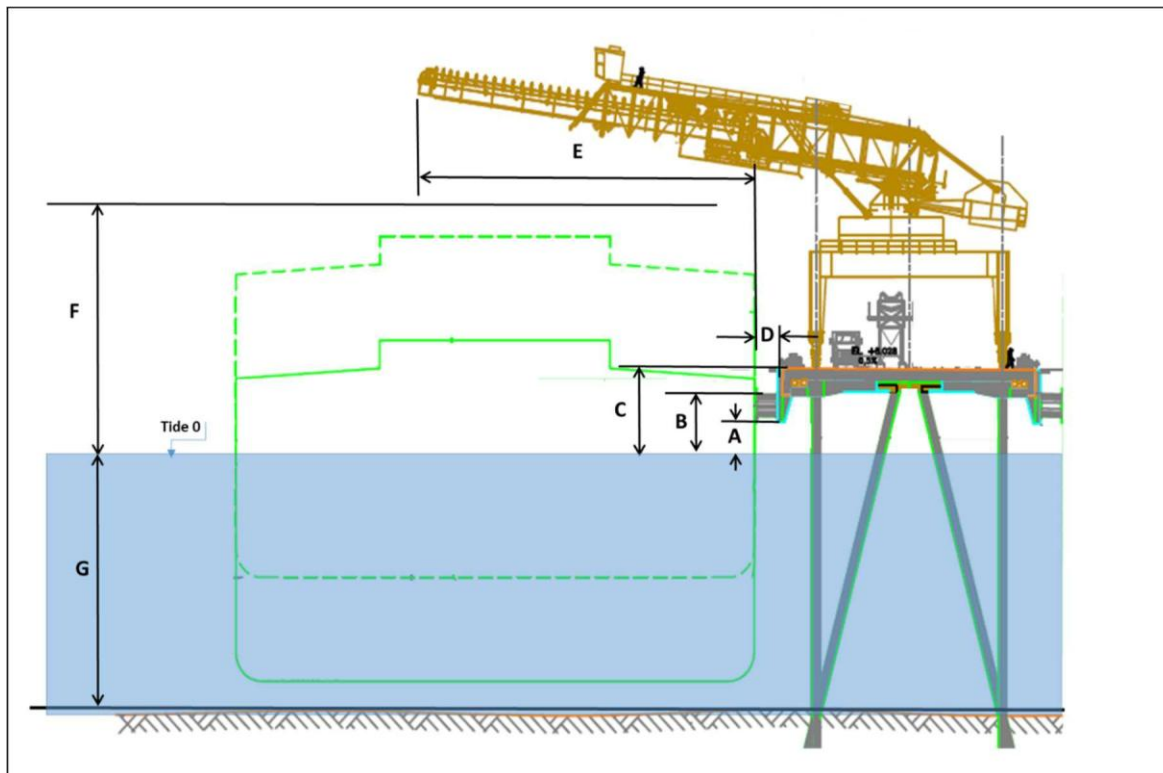


Figura 8

Características dos Navios

Máximo LOA: 300m

Máxima Boca: 50m

Máximo DWT: 220.000 toneladas métricas

Máximo Calado: 18,50m (refira-se ao item 4.2)

Máximo Calado navios parcialmente Carregados: 13,70m

Máximo Calado Aéreo (carga): 21,00m

Mínima Borda Livre: 5,00m

Nota importante: Os números acima refletem os atuais limites operacionais e são preponderantes para aceitação de um navio quando de sua nomeação uma vez que todos os navios estão sujeitos aos critérios de “vetting” da ADMINISTRAÇÃO T-ORE. Em caso de dúvida, favor checar com a ADMINISTRAÇÃO T-ORE através do Departamento Comercial da Anglo American.

Maré

Preamar: 1,7m
Baixamar: - 0,1m
Amplitude: até 1,8m

Defensas

Os berços OESTE e LESTE são equipados com defensas Sumitomo de elastômetro cônico e conectado ao painel de 3,6m de altura com 3,0m de largura. Cada berço possui um total de 14 defensas espaçadas 30,0m entre seus eixos verticais.

Equipamentos de amarração do terminal

Ambos os berços possuem 14 pontos de amarração igualmente espaçados 30m entre si. Eles são compostos por cabeços de 200t nas posições 2, 4, 5, 7, 8, 11 e 12 enquanto os pontos 1 e 14 são equipados com ganchos quádruplos de desengate rápido, o ponto 9 com ganchos triplos de desengate rápido e, finalmente, os pontos 3, 6 e 13 com ganchos duplos de desengate rápido. Todos os ganchos com capacidade de 75t cada.

Arranjos de Amarração Recomendados

➤ Capesize

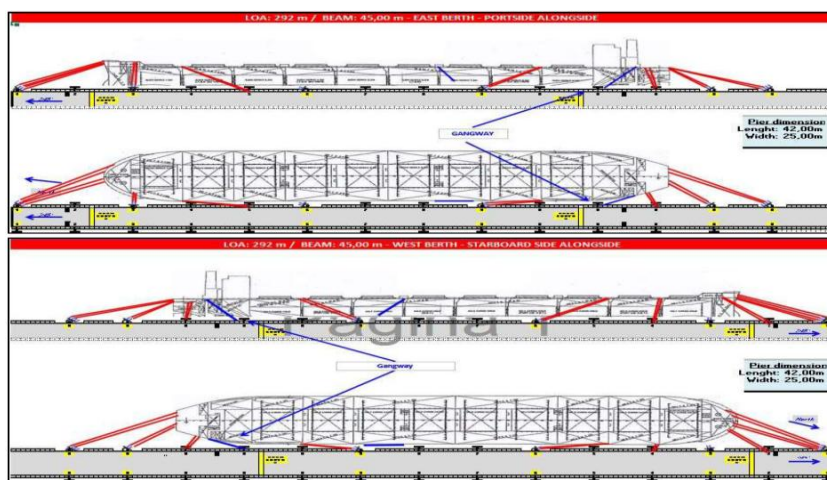


Figura 9

➤ Panamax, Supramax e Handysize

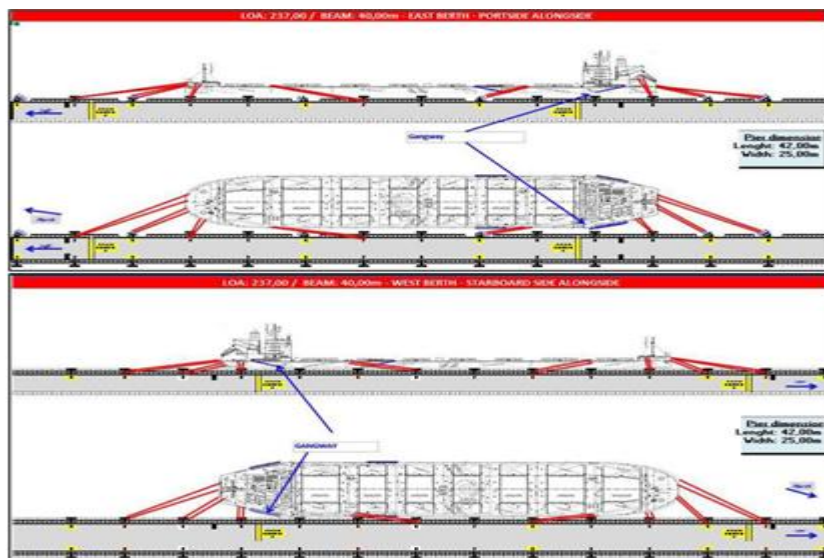


Figura 10

Escadas de acesso e extensões (pranchas)

Acesso aos navios deverá ser através das escadas das acomodações de meia-nau ou escada de portaló a ré (esta última quando possível/necessária) com o uso de extensões (prancha auxiliar) uma vez que o painel de defesa fica afastado cerca de 3,3m da borda do píer (refira-se ao item 2.5 acima). Em adição, os navios devem apropriadamente prover redes de segurança às escadas de acesso.

Auxílios à navegação

Conforme desenho abaixo, o Projeto de Sinalização Náutica do T1 compreende um conjunto de 28 boias articuladas semissubmersíveis para orientar todos os navios em trânsito através do canal de acesso e bacia de evolução até os berços, mais 09 faróis para sinalizar as estruturas do terminal (píer, berços, quebra-mar e ponte de acesso). Seus detalhes, incluindo coordenadas geográficas, estão conforme desenhos e tabela abaixo:

Representação da Sinalização Náutica do T1

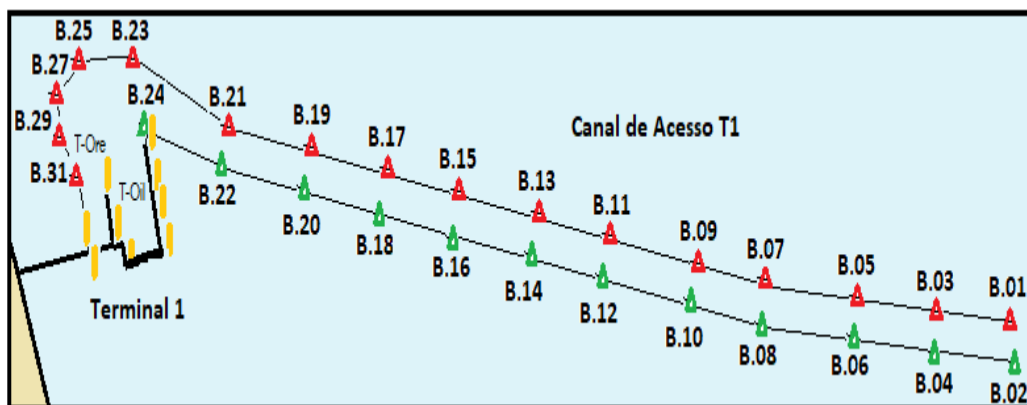
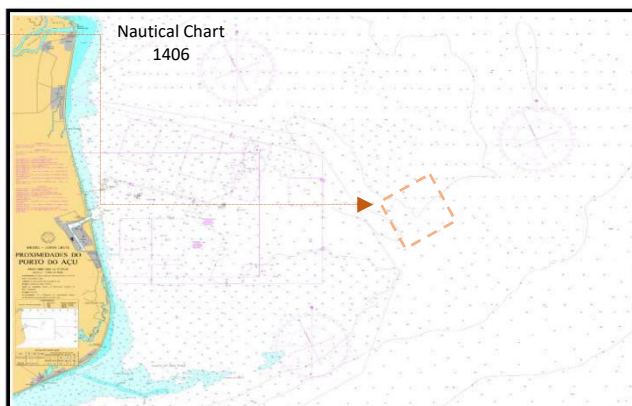


Figura 11

Aviso Importante: A ADMINISTRAÇÃO DO T-ORE, com o intuito de preservar a segurança do tráfego marítimo e ao meio ambiente, destaca atenção especial a seguinte área fora do canal de acesso a ser evitada por embarcações devido a profundidades mais altas na localização indicada abaixo na Carta Náutica 1406.

21 47,631'S 040 42,433'W
21 44,826'S 040 33,616W
21 47,785'S 040 32,457W
21 50,758'S 040 38,032'W



Sinalização Náutica do T1 – zoom na bacia de evolução

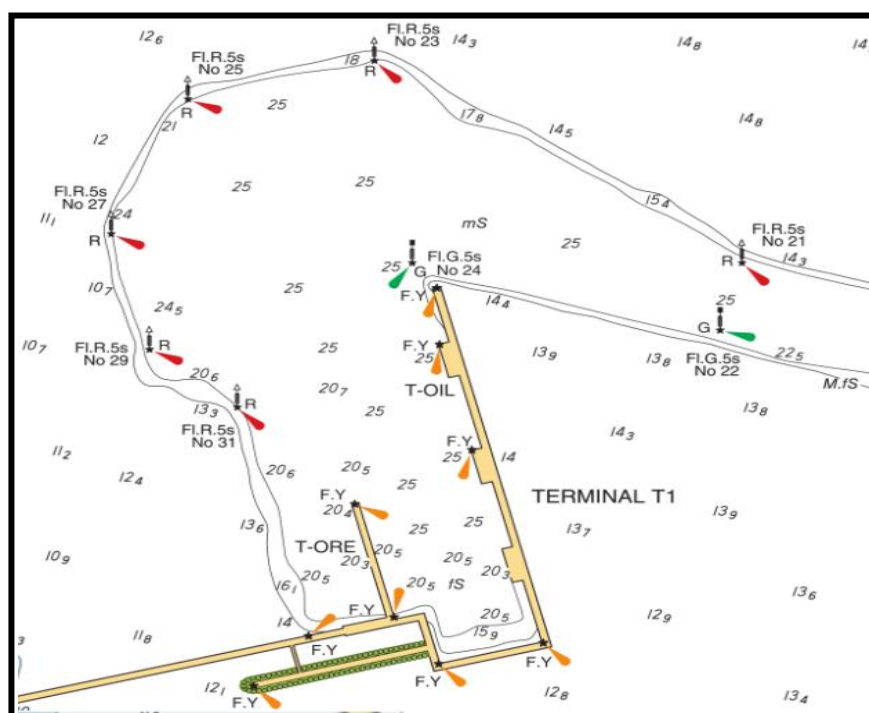


Figura 12

Posicionamento dos Sinais Náuticos (WGS 84)

SEMISUBMERSIBLE ARTICULATED BUOYS (SAB)							
BOIA	COR DO TOPE	COORDENADAS				SINAL LUMINOSO	FASE DETALHADA
		UTM		GEOGRÁFICA			
		LESTE (m)	NORTE (m)	LATITUDE	LONGITUDE		
BA T1 01	ENCARNADA	314342,6	7584296,6	21° 50' 07,84399"	040° 47' 46,91034"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 02	VERDE	314309,3	7584026,2	21° 50' 16,62180"	040° 47' 48,17933"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 03	ENCARNADA	312316,5	7584548,9	21° 49' 58,86822"	040° 48' 57,35292"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 04	VERDE	312276,5	7584274,2	21° 50' 07,78398"	040° 48' 58,85987"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 05	ENCARNADA	310287,3	7584802,8	21° 49' 49,83395"	040° 50' 07,90250"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 06	VERDE	310246,8	7584518,4	21° 49' 59,06330"	040° 50' 09,43064"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5

BA T1 07	ENCARNADA	308287,1	7585057,3	21° 49' 40,78041"	040° 51' 17,43621"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 08	VERDE	308215,6	7584774,4	21° 49' 49,94992"	040° 51' 20,04216"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 09	ENCARNADA	307091,9	7585372,9	21° 49' 30,05165"	040° 51' 58,91559"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 10	VERDE	306997,4	7585094,1	21° 49' 39,07858"	040° 52' 02,32158"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 11	ENCARNADA	305255,4	7585848,8	21° 49' 13,85662"	040° 53' 02,64997"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 12	VERDE	305195,2	7585588,1	21° 49' 22,30803"	040° 53' 04,85785"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 13	ENCARNADA	303466,1	7586340,3	21° 48' 57,16488"	040° 54' 04,73170"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 14	VERDE	303391,2	7586058,4	21° 49' 06,29731"	040° 54' 07,45992"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 15	ENCARNADA	301662,3	7586820,5	21° 48' 40,82708"	040° 55' 07,31962"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 16	VERDE	301589,4	7586556,8	21° 48' 49,36967"	040° 55' 09,96923"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 17	ENCARNADA	299862,9	7587295,7	21° 48' 24,64796"	040° 56' 09,75072"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 18	VERDE	299790,0	7587031,2	21° 48' 33,21781"	040° 56' 12,40334"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 19	ENCARNADA	298064,3	7587794,1	21° 48' 07,71039"	040° 57' 12,13796"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 20	VERDE	297987,7	7587512,0	21° 48' 16,84852"	040° 57' 14,92836"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 21	ENCARNADA	296202,5	7588289,9	21° 47' 50,82415"	040° 58' 16,72294"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 22	VERDE	296132,2	7588016,8	21° 47' 59,67360"	040° 58' 19,29072"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 23	ENCARNADA	295021,1	7589045,1	21° 47' 25,78491"	040° 58' 57,50597"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 24	VERDE	295157,1	7588271,5	21° 47' 50,98810"	040° 58' 53,12010"	Lp. V. 5s	V. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 25	ENCARNADA	294449,4	7588886,5	21° 47' 30,69954"	040° 59' 17,47425"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 27	ENCARNADA	294220,2	7588376,6	21° 47' 47,17672"	040° 59' 25,68228"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 29	ENCARNADA	294342,3	7587938,5	21° 48' 01,46927"	040° 59' 21,62741"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5
BA T1 31	ENCARNADA	294625,1	7587714,7	21° 48' 08,86479"	040° 59' 11,88469"	Lp. E. 5s	E. 0,5 – Ecl. 4,5

FAROLETES							
FAROLETE	COR DA LUZ	COORDENADAS				SINAL LUMINOSO	FASE DETALHADA
		UTM		GEOGRÁFICA			
		LESTE (m)	NORTE (m)	LATITUDE	LONGITUDE		
Fte T1 01	AMARELA	294858,7	7586839,7	21°48,62'	40°59,07'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 02	AMARELA	295128,7	7586886,1	21°48,60'	40°58,91'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 03	AMARELA	294997,8	7587342,5	21°48,35'	40°58,98'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 04	AMARELA	294666,4	7586657,2	21°48,72'	40°59,18'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 05	AMARELA	295255,7	7586710,0	21°48,70'	40°58,84'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 06	AMARELA	295617,1	7586806,5	21°48,65'	40°58,63'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 07	AMARELA	295241,3	7588175,4	21°47,90'	40°58,84'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 08	AMARELA	295253,2	7587960,0	21°48.02'	40°58,83'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0
Fte T1 09	AMARELA	295361,8	7587554,7	21°48,24'	40°58,77'	Fl. (4) A 10s	A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 1,0 – A. 0,5 – Ecl. 5,0

Tabela 2

2.6 Informações Gerais Meteorológicas

Condições Meteorológicas

O clima é caracterizado como tropical de baixa a moderada precipitação, principalmente durante o inverno de junho a agosto.

A temperatura média é em torno de 27°C podendo variar de 23° a 31°C durante o ano.

A humidade relativa do ar é normalmente alta ao longo do ano com média mensal variando de 75% até 85%.

A média de precipitação anual é de 1944mm. Durante a estação chuvosa (em torno de 15 dias chuvosos por mês) a média mensal é de 325mm e, durante a estação seca (de julho a novembro) a média mensal é de 50mm considerando somente 5 dias chuvosos por mês.

A direção predominante de vento é NE com média de 63% de frequência durante os 10 últimos anos de observação, chegando durante o verão às notáveis marcas de 76%, 86% e 83% respectivamente nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro, chegando ocasionalmente à força 6 da Escala Beaufort de Ventos. Diminui significativamente variando de 61% a 35% de março a maio e depois com no máximo 54% até julho, ocasionalmente com até força 6 e esporadicamente força 7 ao longo deste período. Aumenta novamente com 70% de agosto a outubro, ocasionalmente até força 7 e esporadicamente até força 8.

Ventos até força 8 na Escala Beaufort seguido de chuvas podem esporadicamente ocorrer vindo de diferentes direções, dependendo das frentes frias atravessando a região ao longo do ano.

Ventos, ondas, correntes marinhas e marés são monitoradas 24/7.

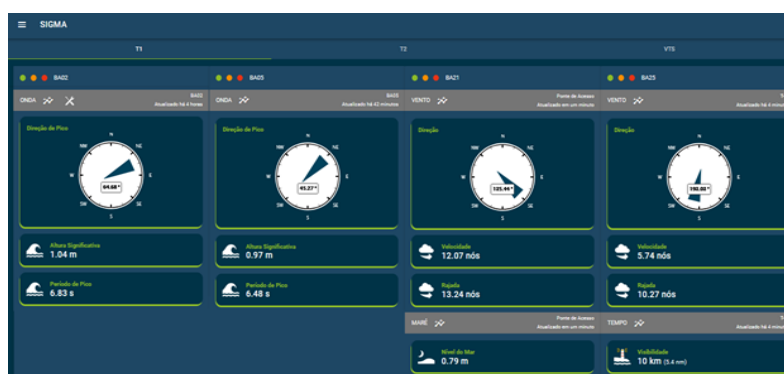


Figura 13

Condições de Mar e Profundidade Local da Água

A costa baixa e plana permite a mudança rápida da direção do vento, levando a formação de vagas mortas (“swells”) com certa frequência. As profundidades aumentam na direção leste, acompanhando um gradiente suave de fundo variando de 12 a 19m. Os ventos predominantes de intensidade moderada variam de nordeste a sudeste ao longo do ano. As ondas têm influência significativa em navios navegando no canal de acesso, especialmente se associadas às correntes de maré na profundidade média de 13m (enchendo para WNW com mais de 0,6 nós, vazando para ENE com até 0,6nós) e às correntes de superfície geralmente influenciadas pelos ventos predominantes (enchendo para W com até 0,6nós e vazando para SE com menos que 0,6nós). Marés podem variar de - 0,10 a 1,70m dependendo da fase da lua.

As condições reais de vento, corrente, onda e maré são monitoradas em tempo real através da plataforma SIGMA via web que exibe os dados meteoceanográficos medidos por estações de medição instaladas em pontos distintos no mar e em terra. (figura 13).

3. CARACTERÍSTICAS DA CARGA, ORIGEM, MANUSEIO E ESTOCAGEM

A carga manuseada no T-ORE é o minério de ferro transportado em forma de polpa (misturado com água) via mineroduto;

Na chegada ao Porto, essa polpa de minério de ferro passa por um sistema de filtragem (para eliminação da água) e depois é levada por uma correia transportadora (passando por um sistema de amostragem) até ser empilhada no pátio na forma de minério de ferro tipo “Pellet Feed Fines” (PFF), com densidade aproximada de 2,05t/m³, granulometria de 99 % < 1,0mm, umidade em torno de 9% e ângulo de repouso de 34°;

O minério de ferro é recuperado através de uma única recuperadora (que pode se voltar para ambos os pátios existentes “A” e “B”) alimentando o sistema de correias transportadoras (com suas respectivas casas de transferência) até chegar ao píer do CN. No píer, o CN pode carregar apropriadamente o navio com sua própria correia transportadora e lança, vertendo a carga dentro dos porões do navio seguindo as boas práticas e procedimentos operacionais requeridos conforme o BLU Code;

- Capacidade de vazão de carregamento de projeto 13.000t/h;
- Capacidade de vazão de carregamento nominal 10.000t/h;
- Taxa Média de carregamento 8.000t/h.

4. REGRAS DO T-ORE

4.1 Regras de Prioridade

Todas as partes interessadas em relação as operações com navios no Terminal T1 são consideradas cientes e de acordo com a existência dos Direitos de Prioridade do Terminal de Minério de Ferro (T-ORE). Os Direitos de Prioridade de Minério de Ferro estão definidos e detalhados no Regulamento Portuário do T1, e as embarcações que entram nos Terminais T1 afirmam ter pleno conhecimento dos termos e condições do Regulamento Portuário. As Regras de Prioridade do Minério de Ferro são aplicáveis em todos os casos quando um Navio de Minério de Ferro estiver pronto para atracar ou desatracar independente da ordem de chegada e desde que um Berço do T-ORE esteja vago e pronto para receber um navio de Minério de Ferro.

4.2 Vetting

É mandatório que todas as embarcações sejam submetidas ao procedimento de *vetting* pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE assim que nomeados, quando deverão apresentar o Questionário de *Vetting* (Anexo 5) apropriadamente preenchido. Notar que todos os navios nomeados deverão ser obrigatoriamente membros da IACS e IG P&I; não poderão ter idade igual ou superior a 18 (dezoito) anos (Delivery Date); navios convertidos não serão aceitos; não deverão ter impedimentos de Port State Control em aberto: Exemplo: Pendência Estruturais; Pendência nos motores principais e sistema de geração de energia e Pendências no sistema de governo e auxílio a navegação. (salvo deficiências que não impactem a operação poderão ser aceitas pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE a seu critério exclusivo após análise); deverão apresentar uma classificação recomendada máxima de GHG “E” e nota mínima de segurança 3 de acordo com os critérios de *Vetting* do *Righthship* (Nota 2 poderá ser aceita a critério exclusivo da Ferroport e apenas para navios com idade superior a 14 anos).

4.3 Procedimentos de Chegada e Partida

Primeiros Reportes

Os Navios são requeridos a reportar seu ETA atualizado (no mínimo conforme a tabela abaixo) aos seus Agentes que irão repassar a informação para a ADMINISTRAÇÃO T-ORE e Centro VTS como segue:

10, 7, 5, 4, 3, 2 e 1 dia antes da chegada.

É imprescindível que os navios estabeleçam contato com o Centro VTS via canal VHF 16 assim que possível para atualizar a hora da chegada e também reportar as seguintes informações: detalhes de contatos da Agência, hora/posição oficial de chegada (NOR), calados da chegada e máximo calado aéreo da carga, hora/posição do primeiro fundeio e mudanças ocasionais, hora de “ferro em cima” (âncora recolhida), hora no través do primeiro par de boias, hora e descrição do primeiro cabo em terra, horários da atracação (amarrado com escada arriada) e, desatracação, hora do embarque e desembarque de Prático, detalhes ocasionais de fundeio após saída (se requerido for) e finalmente os detalhes oficiais da saída do porto.

Entrada e saída dos navios estão sujeitas à liberação do Centro VTS. Os Comandantes (ou os Práticos em seu nome) devem requerer esta liberação ao içar a âncora ou ao largar os cabos. Isto fará com que o Centro VTS se assegure que todas as áreas de manobras (incluindo canal de acesso) estejam desimpedidas para a passagem do navio. O Centro VTS irá monitorar e todos os navios fundeados, em movimento ou atracados, a todo o tempo.

Requerimentos de Manobra

No canal de acesso, todos os navios de entrada/saída devem observar e seguir o preconizado no RIPEAM72 – PARTE B – REGRAS DE GOVERNO E DE NAVEGAÇÃO - Regra 6 (Velocidade de Segurança).

“Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes. Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança: (ii) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações”.

É de responsabilidade do Comandante de uma embarcação o cuidado com a interação com as outras embarcações e infraestruturas portuárias sob o risco de acidentes.

Todos os outros navios, principalmente aqueles que estejam indo para ou saindo do Terminal T2, caso precisem cruzar o canal de acesso do T1, devem manter uma distância segura dos navios do T1, de pelo menos 4MN da proa e 0,5MN da popa.

Todos os navios devem ter apoio de rebocadores sempre que cruzar a bacia de evolução em qualquer sentido; entretanto deve ser sempre sob suas próprias máquinas como propulsão principal.

Regras incluindo os limites operacionais e condições gerais estabelecidas pela Capitania dos Portos (na qualidade de Autoridade Marítima) para navios de entrada e saída como segue:

- Aplicado a navios com calado até 18,50m (calado máximo permitido independente da maré):

		Daylight Maneuver		Night time Maneuver	
		In	Out	In	Out
	Wnd	20'	20'	20'	15'
	Wave	1,6m	1,6m	1,6m	1,0m
	Current	1,0'	1,0'	1,00	1,0
	Nº Pilots	1,0	1,0	1,0	2,0

➤ Utilização e disponibilidade mínima de 4 rebocadores, sendo 2 80t BP e 2 70t BP.

- Aplicado a todos os navios, independentemente de seus calados e condição de maré:

02 rebocadores ASD mínimo 60t BP disponíveis em tempo integral para emergências enquanto houver navio atracado;

01 Prático de prontidão em terra tempo integral enquanto houver navio atracado.

Nota: estão autorizados os limites ambientais abaixo para manobras especiais, desde que não se verifique a simultaneidade de dois ou mais destes limites. Favor informar a Praticagem caso seja necessário.

- Vento: acima de 20 nós e limitado a 25 nós;
- Onda: acima de 1,6m e limitado a 2m; e
- Corrente: acima de 1 nó e limitado a 1,3 nó

- **Calado Aéreo Máximo:**
21,00m

A Ferroport recomenda fortemente que as manobras de atracação e desatracação sejam realizadas dentro dos limites meteoceanográficos (vento, onda e corrente) estabelecidos pela Autoridade Marítima, e que durante as manobras sejam mantidas as distâncias seguras com relação às outras embarcações atracadas, bem como das infraestruturas offshore e boias de sinalização. Para melhor orientação segue desenho esquemático considerando rotas seguras e velocidades recomendadas.

Recomendamos que os comandantes acessem o site da Ferroport:

https://ferroport.com.br/nosso-negocio/terminal-portuario/#roteiro_manobras_seguras

para consultar a íntegra do documento "Roteiro de Manobras". Este documento deve ser interpretado como uma recomendação para auxiliar o navegante na elaboração do seu Plano de Viagem ("Passage Planning") para entrada e saída do porto, conforme previsto na Regra 34, Capítulo V do SOLAS. É importante ressaltar que o Comandante, assessorado pelo Prático, é responsável pela segurança da embarcação sob seu comando durante todas as fases das manobras. Assim, as informações descritas neste roteiro devem ser consideradas como informações, sujeitas a ajustes conforme as condições específicas e as circunstâncias operacionais encontradas a cada manobra.

Manobras de Entrada:

Trajetoárias Recomendadas: Utilizar a bacia de evolução para parada e giro da embarcação. A bacia de evolução possui 800m de diâmetro e seu centro está deslocado do eixo do canal de navegação.

As embarcações podem buscar uma navegação orientada a norte do trapézio de integração, compensando o abatimento causado pelo vento (trajetória verde).

Velocidades e Pontos de Atenção:

No ponto de espera e início de passagem dos cabos dos rebocadores deve-se ter velocidade de até 6 nós (local magenta) e os rebocadores devem ter cabos passados até 4 nós (ponto azul).

As coordenadas dos pontos notáveis são:

Centro Bacia de Evolução (21° 47.720' S, 40° 59.093' W)

Ponto Espera dos Rebocadores (21° 47.859' S, 40° 58.573' W)

Ponto com Rebocadores de cabo passado (21° 48.069' S, 40° 57.818' W).

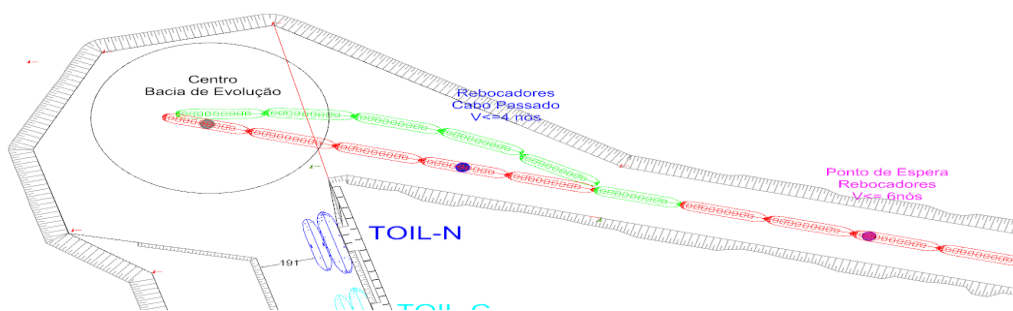


Figura 14: Trajetória Recomendada

Atracação Berço Leste:

Trajetoárias de Referência:

Após o giro na bacia de evolução o navio pode realizar a aproximação do berço na manobra de ré com aproamento inicial abaixo dos 350°.

Recomenda-se manter uma distância de pelo menos 50m entre costados no navio passante e a embarcação atracada para redução dos efeitos de interação hidrodinâmica.

A embarcação pode se aproximar até cerca de uma boca do berço de atracação e ter o ajuste de aproamento e velocidade de aproximação realizado de forma precisa.

Velocidades e Pontos de Atenção:

Velocidade recomendada abaixo de 3 nós durante a manobra para redução dos efeitos de interação hidrodinâmica durante a passagem pelos navios atracados.

A atuação dos rebocadores tende a ser mais intensa durante o momento da atracação e no controle pela passagem pelo TOIL-N.

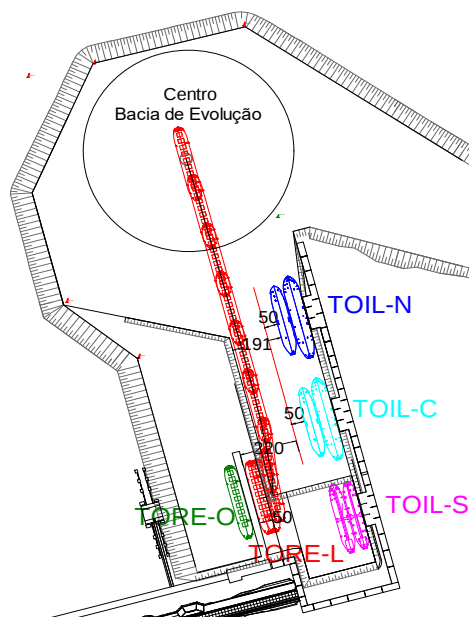


Figura 15: Manobra Atracação Berço Leste

Atracação Berço Oeste:

Trajetórias de Referência:

Após giro na bacia de evolução o navio pode realizar a aproximação ao berço na manobra de ré com aproamento inicial próximo de 355°.

Pode-se aproximar até cerca de 1 boca do berço de atracação e fazer o ajuste de aproamento e velocidade de aproximação de forma precisa.

Velocidades e Pontos de Atenção:

Velocidade sugerida abaixo de 3 nós para redução dos efeitos de interação hidrodinâmica.

O vento NE tende dificultar a aproximação da embarcação no alinhamento do berço.

A atuação dos rebocadores tende a ser mais intensa durante o momento do berthing

Os rebocadores devem atuar predominantemente no modo empurra nas condições de vento predominante NE, com tendência de maior utilização do rebocador localizado na popa.

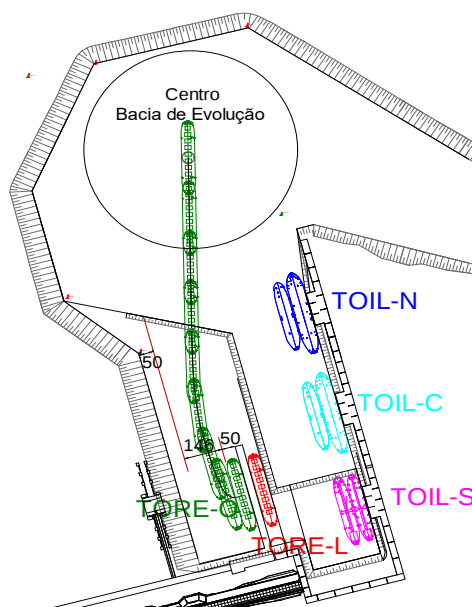


Figura 16: Manobra Atracação Berço Oeste

Desatracação Berço Leste

Trajetoórias de Referência:

A embarcação pode se afastar cerca de uma boca do berço, rumar para a bacia de evolução com auxílio dos rebocadores e realizar o giro aproveitando a área da bacia. Após o giro na bacia de evolução o navio pode ter como objetivo aproamento inicial de cerca da 105° e alinhamento com o centro do canal.

Velocidades e Pontos de Atenção:

Velocidade recomendada abaixo de 3 nós durante a manobra para redução dos efeitos de interação hidrodinâmica durante a passagem pelos navios atracados.

Especialmente para navios pesados na saída pelos molhes, pode haver dificuldade de ganho de velocidade, sendo que ventos de NE e correntes para SW tendem a empurrar o navio para a margem verde.

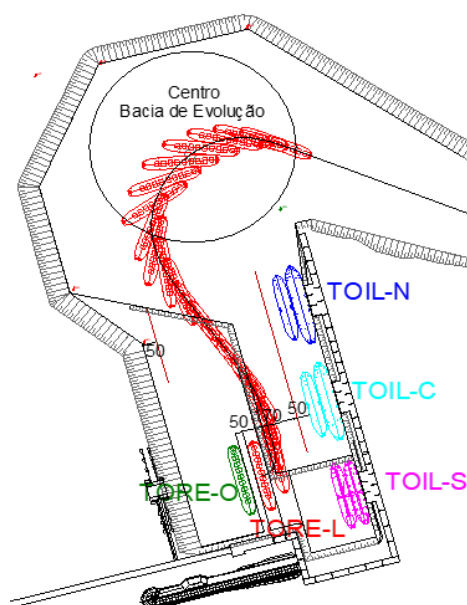


Figura 17: Manobra Desatracação Berço Leste

Desatracação T-Ore Oeste:

Trajatórias de Referência:

A embarcação pode se afastar de até cerca de 2.5 bocas do berço antes de rumar para a bacia.

A área disponível da bacia deve ser aproveitada para realização do giro dentro dela.

Após o giro na bacia de evolução o navio pode ter como objetivo aproamento inicial de cerca da 105° e alinhamento com o centro do canal.

Velocidades e Pontos de Atenção:

Velocidade recomendada abaixo de 3 nós durante a manobra para redução dos efeitos de interação hidrodinâmica durante a passagem pelos navios atracados.

Especialmente para navios pesados na saída pelos molhes, pode haver dificuldade de ganho de velocidade, sendo que ventos de NE e correntes para SW tendem a empurrar o navio para a margem verde.

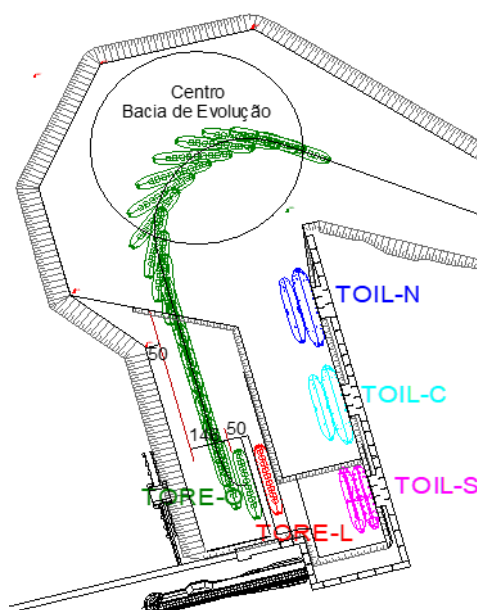


Figura 18: Manobra Desatracação Berço Oeste

4.4 Planos de Carga, Sequência de Carregamento e Operação

Os Comandantes devem enviar o Plano de Carga/Sequência de Carregamento usando os formulários padrão do T-ORE, no mínimo 7 dias antes da chegada do navio ao porto. Por motivo de boa ordem e/ou melhor desempenho operacional, a ADMINISTRAÇÃO T-ORE poderá requerer ajustes conforme a necessidade.

Os Comandantes devem apresentar valores de Momento Fletor e Força Cortante no Plano de Sequenciamento de Carga, sempre relativo à Condição de Mar em todas as passagens. Caso a ADMINISTRAÇÃO T-ORE entenda ser necessário também obter estes valores na Condição de Porto, irá avisar e requerer a contento.

Notar que é altamente recomendado que os percentuais calculados para cada passo do Plano de Sequência de Carregamento em relação ao Momento Fletor e a Força Cortante, obedeçam à recomendação da tabela abaixo:

Esforços SF&BM por passo do Carregamento	
Idade Navio até (anos)	Percentual SF&BM máximo (Condição de Mar)
5	95
9	94

12	93
15	92
18	91
>18	90

De modo que a operação de carregamento do navio transcorra normalmente e de forma segura, os Comandantes devem observar e cumprir as regras do STCW (principalmente o Cap. VIII/2) relativas à necessidade de se ter um Oficial de Náutica capaz de discutir com o Inspetor de Embarque em serviço, quaisquer alterações no plano de carga/sequência de carregamento ou outra situação que possa ocorrer durante a operação de carga (BLU Code).

Nota: Toda alteração no plano de carga/sequência de carregamento por solicitação de bordo, durante a operação de carregamento que venha gerar paralisações no fluxo produtivo será por conta do navio.

A menos que um canal específico seja estabelecido antes da atracação, o canal VHF 16 (156.800 MHz) deverá ser usado para o primeiro contato e depois outro canal deve ser apropriadamente escolhido; entretanto, meios de comunicação devem ser estabelecidos conforme Lista de Checagem de Segurança Navio/Terminal apresentada na atracação.

Caso haja qualquer obstrução no convés principal, a ADMINISTRAÇÃO T-ORE deve ser devidamente informada.

Todos os navios devem ser adequados e capazes de carregar de acordo com a taxa de embarque estabelecida pelo terminal como segue:

Taxa Nominal de Embarque: 10.000t/h;

Taxa Média de Embarque: 8.000t/h.

O deslastre deve ser realizado simultaneamente com o carregamento e devidamente feito para balancear a vazão de carga previamente acertada, caso contrário o Inspetor de Embarque de Turno deve ser imediatamente avisado para as devidas e necessárias ações.

O deslastre não deve ser motivo para interrupção do carregamento, caso contrário qualquer atraso proveniente disto será por conta do navio.

Salvo de outra forma instruída, a carga requerida para trimagem não deverá ser inferior a 4% do total da carga pretendida. Adicionalmente, os Comandantes devem estar cientes de que 300mt é a quantidade mínima de carga a ser solicitada para fins de complementação da carga total (trimming), de outra forma a operação de embarque será declarada como terminada.

Sobre a sequência de carregamento, salvo outra forma previamente acordada, é recomendado 2 passagens por porão em quantidades equilibradas (operação normal) + 2 passagens adicionais (para a trimagem).

Não é dever do terminal limpar o convés principal e suas casarias, acessórios, equipamentos, braçolas, tampas da escotilha, estruturas, superestruturas, mastros ou qualquer outro local da embarcação antes, durante e após o carregamento.

Atenção especial deverá ser dada ao calado máximo de saída do porto que é de 18,50m, conforme descrito no item 4.2 acima, e que o calado do navio não deverá ultrapassar a marca dos 19,00m em nenhum momento durante a operação de carregamento.

Aviso 1: na atracação, todo navio deve ter seu convés principal limpo e livre de resíduos de cargas pregressas, especialmente carvão ou carga similar que possa ocasionalmente causar poluição marinha em caso de ocorrências de chuva. Nos casos de poluição marinha

comprovadamente provocada pelos navios, estes estarão sujeitos a pesadas multas pela Administração Governamental do Meio Ambiente, além de comprometerem suas próximas nomeações para a ADMINISTRAÇÃO T-ORE.

Aviso 2: de forma a evitar qualquer interrupção no carregamento a pedido do navio devido a restrições de calado aéreo, a sequência de carga e o plano de deslastro devem ser completamente controlados a todo o tempo e em todos os aspectos, antes e durante o carregamento conforme BLU Code e o Regulamento Portuário.

4.5 Porões e Tampas de Escotilhas

Salvo de outra forma estabelecida pela Carta Partida vigente, todos os porões devem estar livres de cargas pregressas, limpos, secos e prontos a receber sua carga; portanto, os Comandantes são requeridos a evitar lastro dentro dos porões alagáveis anteriormente à atracação.

Todas as escotilhas devem estar amplamente abertas na atracação para inspeção visual dos porões exceto em caso de chuvas moderadas a fortes quando aplicável a critério do Inspetor de Embarque.

Após a inspeção dos porões de carga e liberação concedida pelo encarregado, todos os porões de carga devem ser mantidos abertos durante todo o tempo de carregamento. Em caso de chuvas fortes, a operação de carregamento estará sujeita a ser interrompida conforme necessário e de acordo com a avaliação do Inspetor de Embarque.

4.6 Arqueações, Checagem de Calados, Trimagem e Paralisações

As arqueações serão realizadas seguindo as melhores práticas vigentes (arqueação inicial, arqueação intermediária e arqueação final). Sendo que as arqueações inicial e final correrão por conta do Terminal. As paralisações do carregamento a pedido do navio para leituras adicionais de calado ou arqueações extras correrão por conta do navio.

O Plano de Carga deve conter todos os detalhes da trimagem que acontecerá uma única vez.

4.7 Traslados da Lança do CN / Abertura e Fechamento de Porões

A lança do CN pode levar alguns minutos para se deslocar sobre as várias escotilhas de porões, assim, é altamente recomendável que todas as pessoas se mantenham fora de alcance, sempre caminhando pelo bordo do lado mar além de evitar saltar sobre os cabos tensionados e atravessados no convés principal no lado do píer.

Qualquer atraso na abertura/fechamento das tampas dos porões será por conta do navio.

4.8 Horas de Trabalho da Operação de Carregamento

24/7.

4.9 Validade dos Certificados

Os Comandantes, Armadores, Afretadores, Operadores, Gerenciadores e/ou Agentes do navio devem observar que qualquer atraso às operações portuárias, causado pela necessária renovação de qualquer documento/certificado do navio que possa afetar a entrada/atracação ou desatracação/saída durante estadia, será computado unicamente ao navio.

Todos os certificados estatutários e/ou qualquer outro documento dos navios nomeados para carregar no T-ORE deverão estar válidos até 72 horas do término previsto do carregamento sob

risco de ter sua nomeação negada e/ou NOR quebrado (não aceito). Neste caso, um navio que chegar à área de fundeio do T1, porém exista pendências relativas a documentações que foram exigidas na nomeação (seja por documento não válido, vencido e/ou não apresentado), o navio NÃO terá sua manobra de atracação agendada/confirmada, podendo o mesmo perder o lugar na fila e ter o seu NOR cancelado e NÃO aceito, além de ter o aceite de nomeação definitiva não confirmada.

Recomenda-se fortemente que todos os certificados estatutários e demais documentos estejam devidamente válidos (incluindo vistorias anuais e intermediárias) até a data prevista de chegada do navio ao Porto de Descarga.

4.10 Praticagem

A Praticagem é compulsória para todos os navios de entrada/saída através do canal de acesso ao T1 conforme NORMAM 311 (Normas da Autoridade Marítima);

Para manobrar com segurança e atracar todos os navios através do canal de acesso, salvo disposição contrária permanente, os Práticos devem aguardá-los nos pontos delimitados na carta náutica 1405 em vigor. Na saída de navios carregados importante notar que o ponto de desembarque do práctico será sempre ao final do canal, cerca de 2 milhas náuticas fora do primeiro par de bóias.

Todos os Práticos associados às Praticagens do Estado do Rio de Janeiro, no atendimento ao T-ORE, devem ser totalmente certificados e autorizados pela Autoridade Marítima Brasileira.

O serviço de Praticagem está disponível 24/7 (Domingos e Feriados inclusos) e deve ser solicitado pelos Agentes Marítimos com antecedência mínima de 6 horas.

Os Práticos entrarão em contato com o navio pelo rádio VHF através dos canais 16 ou 12 antes do embarque.

Conforme estabelecido no ICS, os navegantes podem reconhecer a Lancha da Praticagem pelo seu casco vermelho e estrutura branca e, à noite, pelas luzes verticais (branca e encarnada) em seu topo. Notar que, salvo disposição contrária, os Práticos não permitirão acesso de pessoas à Lancha da Praticagem exceto eles próprios e tripulantes da lancha.

De acordo com as normas da Autoridade Marítima, todos os navios devem prover uma escada de quebra-peito segura ou escada combinada (quebra peito + escada de portaló) conforme necessidade e aplicação, correta e seguramente sustentada e posicionada, além de ser devidamente iluminada durante à noite para aumentar as condições de segurança no embarque e desembarque do Prático.

Conforme NORMAM 201 – Cap. 4 – item 4.13, uma boia salva-vidas provida de uma retinida de comprimento mínimo de 30 metros e luz estroboscópica branca, deve ser mantida à vista, pendurada na balaustrada do convés principal próxima à escada de quebra-peito, pronta para lançamento durante embarque ou desembarque de Práticos.

As tarifas do serviço de Praticagem devem ser estabelecidas entre Armadores, seus Agentes Marítimos e as Associações de Práticos.

Para mais detalhes ou informações adicionais, visite o site da IMPA – Associação Marítima Internacional de Práticos em <http://www.impahq.org>

4.11 Rebocadores

Frota atual disponível de rebocadores ASD e suas trações estáticas: 01 de 90t BP, 01 de 91t BP, 01 de 72t BP, 1 de 71t BP e 1 de 70t BP = 05 unidades no total.

Todos os Rebocadores são requeridos a manterem AIS em pleno funcionamento 24/7, e o seu uso é obrigatório para todos os navios.

Rebocadores devem ser requisitados pelos Agentes Marítimos e as tarifas acordadas entre Armadores, os próprios Agentes Marítimos e as Empresas de Rebocadores.

O Comandante, a seu critério e custo, pode solicitar o auxílio de Rebocadores adicionais conforme julgar necessário.

Aviso Importante: Por motivo de boa ordem, é altamente recomendado que não haja nenhum embarque/desembarque pelos rebocadores, qualquer que seja o lugar no mar ou motivo, salvo se estiverem seguramente amarrados e atracados ao píer de rebocadores. A ADMINISTRAÇÃO T-ORE desencoraja esta prática além de declarar que se exime da responsabilidade pelo não atendimento a este aviso e pelas consequências que poderão surgir, sejam quais forem.

4.12 Lancha de Apoio

Uma lancha de apoio para atender às áreas abrigadas do terminal estará disponível 24/7 enquanto o navio estiver atracado. Pedidos para uso da lancha devem ser feito via ADMINISTRAÇÃO T-ORE.

4.13 Livre Prática, Autoridade da Saúde dos Portos e Quarentena

A Livre Prática deverá ser solicitada através dos Agentes Marítimos de acordo com os regulamentos da Saúde do Porto (RDC 10 2012 - ANVISA). Todos os navios devem obter a Livre Prática antes da atracação, mas mesmo após a obtenção da mesma, sempre estarão sujeitos à visita/inspeção pela Autoridade Sanitária (ANVISA), seja na área de fundeio ou atracado ao píer, a critério dela.

A bandeira de Quarentena (amarela) deve ser mantida içada (mesmo durante a noite) até que a Livre Prática seja emitida ou sob instruções claras da Autoridade Sanitária para baixá-la.

Sempre que um navio não estiver em condições satisfatórias de acordo com a Autoridade Sanitária, o Comandante deverá fundear sob a orientação do Centro VTS, conforme regulamentos das Autoridades Marítima e Sanitária. Neste caso, nem a carga poderá ser carregada nem qualquer tripulante poderá ser movimentado (embarque/desembarque). Os Agentes Marítimos deverão enviar uma cópia escaneada da Livre Prática para a ADMINISTRAÇÃO T-ORE tão logo seja liberada pela Autoridade Sanitária.

4.14 Alfândega e Imigração (Polícia Federal)

Os Agentes devem instruir os Comandantes sobre o conjunto de formulários requeridos para preenchimento além dos documentos originais e cópias para apresentação à Alfândega e Polícia Federal na atracação para devida liberação da carga a ser embarcada, tripulação, passageiros, subcontratados a bordo, acesso da equipe do Terminal, visitantes, subcontratados vindos de terra, oficinas e fornecedores.

Polícia Federal, Alfândega e Autoridade Sanitária podem, ocasionalmente, abordar o navio no fundeadouro se necessário, embora a prática mais comum seja a visita oficial na atracação.

À exceção dos Práticos, ninguém está autorizado a embarcar ou desembarcar do navio antes da liberação oficial das Autoridades concernentes.

Em caso de ocorrências urgentes no fundeio ou berços de atracação tais como doenças não infecciosas, graves enfermidades, acidentes, falta de alimento e água potável ou qualquer outra ocorrência urgente, exceções podem ser feitas para o suporte apropriado com auxílio das Agências Marítimas e sob permissão especial do Porto e outras Autoridades pertinentes.

4.15 Arranjos de Amarração, Requerimentos e Operações

O T-ORE irá previamente recomendar um Plano de Amarração ao Comandante. Uma vez acordado, qualquer desvio durante a atracação deverá ser imediatamente discutido entre o Comandante, Prático e representante do terminal. Uma vez amarrado, mudança de posição de

qualquer cabo durante o carregamento deverá ser previamente relatada e discutida entre o Comandante e o representante do terminal.

É altamente aconselhável que o Comandante siga o Plano de Amarração recomendado e proposto pelo T-ORE.

Salvo por razões e condições extraordinárias, os navios devem normalmente atracar sempre com a proa voltada para o norte, independente do berço de atracação.

Todos os cabos de amarração do navio devem estar em boas condições e seguirem os requerimentos abaixo:

- 20 unidades disponíveis a bordo sendo 16 para cobrir igualmente as estações de proa e popa + 02 unidades extras como precaução de segurança para apropriado reforço e uso avante + 02 unidades sobressalentes disponíveis o tempo inteiro para ocasional substituição por qualquer motivo conforme necessidade;
- Diâmetro mínimo de 72mm (exceto para cabos confeccionados de HMPE) e MBL de 707KN (72t);
- Confeccionados de Polipropileno, HMPE ou similar. **Cabos de aço não serão aceitos;**
- Livre de resíduos oleosos, não desgastado ou deformado visualmente bem como livre de sinais de fadiga tais como: rebarbas, ranhuras, torções, dobras etc.;
- Uma única peça inteira (sem emendas de cabos partidos);
- Mãos protegidas com lona grossa, corretamente confeccionada sem nó improvisado;
- Providos de um cabo curto (diâmetro: 2,54 cm / comprimento: 1,5 m) amarrado às suas mãos para fácil manuseio;
- Equipado com rateiras enquanto o navio estiver amarrado/atracado.

Obs.: Lanchas de apoio poderão ser usadas para suporte à amarração/atracação.

Rádios VHF marítimos portáteis devem ser usados por todos diretamente envolvidos de modo a agilizar e garantir a mais tranquila operação de amarração e atracação possível, preferencialmente no canal 13 ou outro canal específico previamente estabelecido entre o Comandante, Prático e o terminal.

O Equipamento de proteção individual (EPI) dever ser sempre usado.

Para se evitar acidentes, sempre que se lançar retinidas para os rebocadores ou píer, os tripulantes são altamente solicitados a avisarem as pessoas ao redor engajadas nesta atividade, imediatamente antes de lançá-las. Eles também devem estar seguramente posicionados a todo o tempo, bem protegidos e fora do raio de ação de cabos tensionados (especialmente cabos de reboque) para se protegerem contra quebra repentina de cabos.

Uma vez amarrado, os navios devem manter continuamente a solidariedade de tensão em todos os cabos para evitar demasiado esforço isolado (sobrecarga de tensão) e ocorrências de rompimento em cascata seguido de desatracação espontânea.

Enquanto atracado, sistema automático de tensão dos guinchos de amarração não deve ser utilizado. Em adição, instruído pelo Comandante, os tripulantes são veementemente requeridos a checar frequentemente todo equipamento e acessórios pertinentes, a todo o tempo, para prevenir indesejável fricção aos cabos do navio causada por acessórios travados ou estruturas fixas que levem à rápida fadiga, à coça e ao rompimento abrupto do cabo sem prévio aviso.

Os Comandantes sempre devem atentar que eventos como estouro de cabos podem pôr em risco a segurança das pessoas ao redor, comprometer a operacionalidade dos equipamentos do terminal além de aumentar significativamente a tensão de outros cabos próximos em uso e assim também comprometer a segurança do navio. Desta forma, caso o navio sofra tal evento

em decorrência de precárias condições dos cabos (qualquer que seja a razão) e consequentemente venha a ser necessária a assistência de rebocadores como medida adicional para manter o navio devida e seguramente atracado, todas as despesas correrão por conta do navio ou do seu contratante, independentemente de quem venha primeiro a solicitar os rebocadores para a tal assistência.

O quebramar em paralelo e à direita do píer de minério (ambos com direção verdadeira 165° 345°), oferece proteção segura aos navios atracados no T-ORE. Não obstante, Comandantes devem sempre garantir números suficientes de cabos, de boa qualidade, forma, posicionamento e tensão de maneira a manter o navio bem amarrado e acostado todo o tempo, relacionado também às condições meteorológicas ao longo do ano conforme descritas no item 2.6 deste regulamento. Desta forma, qualquer assistência de rebocador requerida em virtude de não conformidade com este ou qualquer outro parágrafo aqui contido, todos os custos correrão por conta do navio ou do seu contratante, independentemente de quem venha primeiro a solicitar rebocadores para a tal assistência.

4.16 Meios de Acesso aos Navios

Escadas

A escada de acesso ao navio (lado do píer) deve estar pronta e já provida de rede de segurança ao final da amarração de modo a evitar atrasos indesejados ao início do carregamento.

Qualquer escada de acesso em uso bem como sua extensão deve sempre estar provida de rede de segurança para prevenir queda de homem ao mar.

A tripulação deve atentar para os cabos de amarração a fim de mantê-los devidamente tensionados para prevenir movimentos longitudinais e transversais do navio que possam causar sérios danos à escada de portaló e suas extensões (rampas/pranchas).

Independente do provedor da extensão (navio/terminal), o Comandante deve garantir que sua tripulação tenha atenção máxima nas causas mais prováveis de danos tais como (mas não limitadas a) movimentos do CN, variações de calado e maré, correntes, ventos, ondas e/ou vagas mortas que podem levar o navio a se mover, principalmente quando a extensão da escada estiver próxima dos cabeços de amarração ao longo do píer.

Os comandantes devem garantir o adequado posicionamento e resguardo dos equipamentos com projeções para fora do costado como guindaste de provisões e outros dispositivos.

Caso qualquer cabo do navio que precise ser temporariamente liberado ou solecado, o Inspetor de Embarque deverá ser imediatamente contatado.

Helicópteros

Os navios não poderão autorizar a decolagem ou o pouso de helicópteros de seus helideques, deques, ou qualquer outra parte de suas estruturas, enquanto estiverem no T-ORE, exceto com a autorização expressa da ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA DO T-ORE.

Os navios não poderão autorizar o embarque ou desembarque de qualquer pessoa ou carga, transportados através de helicópteros, em seus helideques, ou qualquer outra parte de suas estruturas, enquanto estiverem no T-ORE, exceto com a autorização expressa da ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA DO T-ORE.

4.17 Caminhando no Píer

A tripulação não está autorizada a andar debaixo do CN no píer. A não conformidade desta regra pode causar interrupção ao carregamento por razões de segurança que, neste caso, qualquer tempo perdido correrá por conta do navio bem como qualquer acidente ou despesas oriundas desta não conformidade.

Para se evitar passar por baixo da lança do CN e saltar por cima dos cabos tensionados no convés principal, uma trilha segura conectando a superestrutura à plataforma da escada de portaló deve ser provida pelo Comandante, por qualquer meio disponível tais como: pintura,

balaustradas, corrimãos e/ou fitas zebradas (amarela e preta), sempre pelo convés principal lado de mar a fim de persuadir e orientar todas as pessoas a andar por um caminho mais seguro.

Como parte dos procedimentos de segurança, o Comandante deve garantir que qualquer tripulante ou pessoa sob a responsabilidade do navio que vier a acessar o píer (para leitura de calados, relocação de rampas ou relocação de cabos de amarração) esteja usando os EPIs apropriados tais como capacete, óculos e sapato de segurança, protetor de ouvidos, luvas de proteção e colete salva-vidas com fitas refletivas além de estar sempre acompanhado pelo Supervisor de Embarque ou por outra pessoa por ele designado.

O CN sempre soará um alarme de cerca de 3 segundos antes de se mover.

O CN pode continuamente transladar sob seus trilhos, parar e voltar a mover a qualquer momento conforme necessidade sem qualquer aviso prévio, exceto pelo alarme sonoro acima mencionado. Portanto é terminantemente PROIBIDO permanecer perto do seu guindaste, pisar e/ou andar sobre seu trilho.

Em caso de emergência, o Supervisor de Embarque deverá ser imediatamente contatado por qualquer meio disponível.

4.18 Pessoas sob a Responsabilidade do Navio

Tripulantes e seus familiares/visitantes, passageiros e/ou qualquer pessoa direta ou indiretamente sob a responsabilidade do navio tais como (mas não limitado a) Agentes, Representantes do Armador, Vistoriadores, Subcontratados ou Provedores de Serviços, Fornecedores de navio serão permitidos entrar e sair temporariamente do navio desde que o Comandante faça todos os arranjos necessários e legais (auxiliado e coordenado pelo Agente Marítimo do navio incluindo comunicação à ADMINISTRAÇÃO T-ORE em tempo hábil não inferior a 72 horas de antecedência), atentando que todas as pessoas devem usar os EPIs acima citados (incluindo Colete Salva-vidas aprovado e com fitas reflexivas) sempre que circularem pelo píer.

4.19 Exercícios de Emergência

Os Exercícios de salvamento, de atendimento a emergências, prevenção e combate à poluição e ao incêndio, com a utilização de baleeiras e/ou botes de resgate/salva-vidas, poderão ser realizados enquanto o navio estiver atracado mediante o cumprimento das seguintes condições:

- (1) devem ser comunicados previamente à ADMINISTRAÇÃO T-ORE;
- (2) devem ser realizados somente durante a luz do dia;
- (3) as condições meteoceânicas devem estar favoráveis permitindo a realização do exercício em segurança;
- (4) devem ser finalizados no mínimo 4 horas antes do término previsto do carregamento.
- (5) o Comandante deverá garantir que os exercícios não interfiram ou comprometam a operação de carregamento.
- (6) O comandante deverá informar ao Centro VTS o início e o término da atividade.

4.20 Desgaseificação

Todos os navios devem ser equipados com instrumentos adequados para medição de concentração de gases sem requerer entrada nos porões. Estes instrumentos devem ser regularmente assistidos/calibrados e a tripulação devidamente treinada para o seu uso correto. Todos os navios da classe O/O, OBO e carregadores de grãos sólidos engajados no carregamento de petróleo e seus derivados ou carvão mineral de alta volatilidade nas três últimas viagens, devem apresentar à ADMINISTRAÇÃO T-ORE antes da atracação, uma cópia do "Gas-Free Certificate". Este certificado deverá ser emitido por um Vistoriador Independente (emitido até 48 horas antes do horário previsto para a atracação) onde é declarado que a atmosfera em todos os compartimentos do navio está livre de gases inflamáveis, tóxicos e

inertes (condição “gas-free”). O certificado original deverá ser entregue ao Inspetor de Embarque após a atracação e anteriormente ao início do carregamento.

Antes de iniciar o carregamento, o Comandante deverá certificar-se de que todos os porões e compartimentos adjacentes foram checados e achados limpos, secos, livres de resíduos de cargas pregressas e com a atmosfera respirável (condição “Gas-free-for-man”).

Independente das cargas pregressas, a cada escala, todos os navios devem apresentar um Certificado de “Gas-free-for-man” por um Vistoriador Independente ou, alternativamente, uma declaração emitida pelo próprio Comandante, declarando que a atmosfera em todos os porões e áreas adjacentes está respirável, sendo que, uma cópia deverá ser enviada (por qualquer meio disponível) à ADMINISTRAÇÃO T-ORE no mínimo 12 horas antes do horário previsto para a atracação e o original entregue ao Inspetor de Embarque após a atracação e antes do início do carregamento.

A Desgaseificação ou checagens para gases inflamáveis, tóxicos ou inertes, não poderá ser realizada com o navio atracado sendo condição para tal.

Todo e qualquer atraso decorrente da não observação e cumprimento dos procedimentos acima correrão por conta do navio.

4.21 Sistema de Combate a Incêndio

O Sistema de combate a incêndio a bordo deve estar pronto e em condições totalmente operacionais para uso a qualquer tempo.

4.22 Assistência Médica Emergencial

Em caso de assistência médica requerida ao terminal em caráter de emergência, independente do motivo, os Primeiros Socorros devem acontecer a bordo e no exato local da ocorrência antes da remoção do paciente sem a autorização expressa do terminal.

Em caso de avaliação médica ou solicitação de atendimento de saúde de baixa gravidade, a remoção do paciente deve ser feita via agente marítimo, direto para a unidade de saúde de referência.

Para os casos de emergência grave, vítima inconsciente ou risco de vida a equipe de emergência do terminal deve ser acionada para o atendimento.

Aviso: Em caso de falha no cumprimento das Precauções Gerais de Segurança acima, o Comandante será o único responsabilizado, e assim, o navio estará sujeito a penalidades impostas pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE e pelas Autoridades concernentes, especialmente no caso de ferimento, perda de vida, de tempo, de material e/ou danos relacionados, sendo qualquer atraso e custos diretos ou indiretamente envolvidos computados ao navio.

4.23 Operação de Deslastre

Os navios deverão realizar a troca oceânica da água de lastro antes de chegar às Águas Territoriais Brasileiras. O propósito dessa troca é evitar a transferência de espécies de micro-organismos não nativos às águas abrigadas do Porto do Açu.

É altamente recomendável que se mantenha um registro atualizado e detalhado da troca de lastro, de acordo com os regulamentos em vigor.

É estritamente proibido descarregar lastro sujo. O não cumprimento desta regra pode levar a pesadas multas e penalidades conforme Legislação Brasileira relativas à proteção ambiental e operações portuárias;

Os Comandantes devem manter atenção contínua no desempenho do deslastre que, se por qualquer razão for observado abaixo das expectativas, todos os atrasos e tempos perdidos serão imputados ao navio.

A descarga de água de lastro limpa é permitida na área do Porto desde que as exigências abaixo sejam observadas:

- (1) Os comandantes devem ter pleno conhecimento sobre a boa qualidade da água de lastro que deve ser livre de qualquer resíduo oleoso, químico, organismos patogênicos, bactérias e/ou espécies exóticas e indesejadas;
- (2) Atenção especial precisa ser dada ao gerenciamento da água de lastro que deve estar em conformidade com a Resolução IMO A.868(20), BWM Convenção/2004 (Convenção Internacional Para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navio), Lei Federal Brasileira 9966/2000, Regulamento RDC 217 da Autoridade Sanitária (ANVISA) e também com as Normas da Autoridade Marítima Brasileira NORMAM 20;
- (3) A Água de lastro não poderá ser descarregada diretamente sobre o píer devido ao risco de causar danos aos equipamentos elétricos do CN e outros. Para tanto, os Comandantes deverão garantir que o navio seja apropriadamente equipado para evitar descarga direta das saídas dos tanques laterais superiores.

OBS.: Os navios equipados com o Sistema de Tratamento de Água de Lastro (BWMS) estarão dispensados de realizarem a troca de água de lastro devendo apresentar desde que apresentem o respectivo Certificado Internacional válido emitido por autoridade competente ou sociedade classificadora.

Navios que não cumprirem com os requerimentos acima estão sujeitos a severas multas impostas pela Lei Federal Brasileira 9605/1998.

4.24 MARPOL e Fontes Potenciais de Poluição

O Brasil é signatário da MARPOL. A Lei reforça a proteção do meio ambiente e especial atenção deve ser dada à Lei Federal nº 9605/98 e 9966/00 que prevê a lavração de pesadas multas por crimes ambientais. Todos os custos decorrentes de qualquer tipo de poluição causado por um navio serão imputados às partes responsáveis, seja o navio, Comandante, Armadores, Afretadores, Operadores e/ou seus Agentes conforme o caso.

A Descarga de qualquer tipo de resíduo (incluindo água de lastro suja) no mar ou dentro dos limites do porto NÃO É PERMITIDA sujeitando o navio a multas aplicáveis conforme as Leis Brasileiras as quais podem ser extremamente pesadas.

A tripulação deve identificar e gerenciar potenciais fontes de vazamento de óleo no convés principal, especialmente de tambores/latas com lixo oleoso, óleo hidráulico/lubrificante ou graxa líquida/derretida de equipamentos do convés, aparelhos ou acessórios como cabos de aço, redes de óleo, molinete, tambores de guinchos, macacos hidráulicos entre outros.

Todo resíduo oleoso em tambores, tinas ou latas deve ser adequadamente coberto e/ou protegido de modo a evitar transbordo de água oleosa causada pela chuva que pode ser levada ao mar.

Sacos de serragem devem estar sempre disponíveis (SOPEP) para o caso de derramamento de óleo ou água oleosa nos convéses do navio vinda de chuva em contato com essas fontes.

Serragem oleosa em qualquer convés (particularmente no convés principal) deve ser recolhida tão logo seja usada, bem embalada e mantida em local apropriado.

Os Drenos do convés principal devem estar sempre bujonados, mas podem ser ligeiramente aliviados para drenar água limpa, sem nenhum tipo de resíduo ou óleo, qualquer que seja.

Água oleosa não deve nunca transbordar para o mar. Portanto, qualquer presença água oleosa no convés principal, deve ser imediatamente bombeada para um tanque de resíduo ou outro compartimento apropriado.

4.25 Remoção de Borra, Resíduos/Misturas Oleosas, Resíduos Domésticos e Restos Orgânicos

O serviço de remoção destes materiais poderá ser realizado mediante consulta prévia (mínimo de 48 horas úteis) e autorização expressa do Setor de Meio Ambiente do T-ORE.

Somente empresas homologadas pelo Setor de Meio Ambiente poderão realizar o serviço. A retirada de resíduos só é permitida em dias úteis e em horário comercial.

4.26 Abastecimento de Óleo Combustível, Lubrificantes e Produtos Perigosos

Óleo Combustível: Não disponível.

Lubrificantes e Produtos Perigosos: O fornecimento de Lubrificantes e Produtos considerados Perigosos pela legislação ambiental, somente poderá ser realizado com a prévia e devida autorização e instruções do Setor de Gestão Ambiental do T-ORE. Todos os suprimentos de Lubrificantes e produtos considerados perigosos devem ser feitos em tambores ou acondicionados apropriadamente conforme o caso. Suprimentos de lubrificantes e produtos perigosos a granel não são permitidos.

4.27 Meio Ambiente Atmosférico

Não é permitido fumar ou usar chamas expostas nas áreas de carga e suas adjacências. A descarga de fuligem/fumaça através da chaminé não é permitida durante estadia no porto. Gases de descarga produzidos por navios durante a manobra deverão ser reduzidos ao máximo possível para prevenir excesso de emissão de fumaça no ar.

4.28 Fumigação e Desratização

Não disponível.

Aviso: Todos os navios estão sujeitos a inspeções das Autoridades Sanitárias e Ambiental. Em caso de poluição do ar ou da água terem sido provocadas pelo navio, este estará sujeito a multas aplicáveis conforme as Leis Brasileiras que podem ser extremamente pesadas, e comprometerão futuras nomeações ao T-ORE.

4.29 Mergulho

Não permitido durante a permanência do navio atracado qualquer que seja o motivo. O mergulho para fins de inspeção de casco poderá ser realizado durante a estadia do navio fundeado nas áreas de fundeio apropriadas, homologadas pela Autoridade Marítima Brasileira, constantes da Carta Náutica DHN 1405-Porto do Açu. A atividade deverá ser previamente e devidamente autorizada pela Autoridade Marítima Brasileira e ser realizada por empresa de Mergulho cadastrada naquele órgão. Alertamos para o cumprimento integral do disposto na NORMAM-222/DPC e NPCP para a realização destas atividades.

Importante: Toda Atividade Subaquática deve ser informada ao Centro VTS antes de seu início e após o término. A Ferroport deverá receber cópia de todas as autorizações pertinentes antes do início de qualquer atividade.

4.30 Pesca

Nenhum tipo de pesca é permitido, sob quaisquer circunstâncias.

4.31 Reparos

Pequenos reparos durante a estadia no Terminal: Qualquer reparo em andamento no convés principal do navio ou nas áreas adjacentes que possa afetar e comprometer o meio ambiente, manobras e operação de carregamento deverão cessar imediatamente.

A liberação por um representante do terminal deve ser dada antes de qualquer utilização de gases de oxiacetileno para reparos em área aberta no convés principal e adjacências.

É proibido ao navio atracado a realização de reparos que o impossibilitem de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Terminal e a Autoridade Marítima seja comunicada com antecedência. A movimentação de navios impossibilitados de manobrar com seus próprios recursos, de ou para a área de fundeio, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão.

É proibida a limpeza de casco nas áreas de jurisdição da CPM, DelCFrio e AgSJBarra.

Qualquer serviço desse tipo somente poderá ser realizado em estaleiro devidamente licenciado para esse fim, conforme as normas do Órgão Ambiental e das demais autoridades competentes. Independentemente do tipo de reparo em andamento a bordo, em caso de emergência, qualquer navio atracado no T-ORE deverá, impreterivelmente, estar pronto para desatracar em 30 minutos a partir da solicitação da ADMINISTRAÇÃO T-ORE. Portanto, grandes reparos de rotina no motor principal que possam comprometer uma iminente desatracação, não devem ser realizados a menos que previamente relatados e devidamente autorizados pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE. Os Comandantes dos navios devem ter em mente que o uso/suporte de rebocadores é obrigatório em qualquer situação, e a movimentação de navios impossibilitados de manobrar com seus próprios recursos, de ou para área de fundeio, deverá ser executada utilizando serviço especial de rebocadores, adequado à situação de “Rebocado Sem Propulsão”, e sempre com Prático embarcado, sendo todos os custos de rebocador e prático imputados ao navio.

Em caso de reparo de emergência ou grande manutenção de rotina, mesmo autorizado, o T-ORE reserva-se o direito de solicitar que o navio desatraque e siga para a área de fundeio designada de modo a efetuar/retomar seus reparos conforme o caso.

Caso o navio esteja sob reparo (autorizado ou não) no fundeadouro e não esteja pronto para atracar ou reatracar quando chamado, independente da fila de navios programada, o T-ORE reserva-se o direito de postergar sua entrada e declarar perda da posição na fila de navios, sendo todos os custos pelo atraso e/ou Demurrage imputados ao navio.

4.32 Término de Todas as Atividades Antes do Fim do Carregamento

Os Comandantes devem garantir que toda e qualquer atividade tal como fornecimento de suprimentos gerais (rancho, sobressalentes, mercadorias e outros materiais); serviços terceirizados (reparos, inspeções, vistorias, coletas e outros); exercícios do navio (salvagem a bordo e no mar com utilização de baleeira, combate a incêndio, abandono da embarcação e outras contingências); troca de tripulação; embarque/desembarque de familiares, visitantes, prestadores de serviço ou a quem mais interessar possa; seja finalizada até 4 horas antes do término previsto do carregamento além de não interferirem com este em hipótese alguma.

4.33 Dique Seco

O T1 não é dotado de instalações de dique seco ou experiência relacionada, sendo, portanto, impossibilitado a dar suporte para grandes reparos.

4.34 Suprimento de Água Potável

Não disponível.

4.35 Fornecimento de Energia Elétrica

Mediante prévia autorização da ADMINISTRAÇÃO T-ORE, é possível de ser fornecida apenas a rebocadores atracados no Píer de Rebocadores.

4.36 Fornecimento de Materiais/Mercadorias em Geral e Serviços de Lavanderia

É possível mediante solicitação ao Agente do navio, entretanto sempre sujeito à permissão da ADMINISTRAÇÃO T-ORE.

Fornecimento de sobressalentes, Rancho e outras mercadorias devem ser feitos sob a responsabilidade (despesas e arranjos) do Comandante e seus Fornecedores, desde que autorizados previamente pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE e após a devida autorização das Autoridades pertinentes como Polícia Federal, Receita Federal e Autoridade Sanitária (quando aplicável).

O fornecimento de lubrificantes, derivados de petróleo e Produtos considerados perigosos deverá obedecer a critérios específicos, conforme o caso, e ocorrerão somente após a anuência do Setor de Sustentabilidade da Ferroport. Os Comandantes dos navios deverão consultar os seus Agentes Marítimos para obter as informações necessárias para estes fornecimentos.

De maneira a garantir que estas atividades ocorrerão durante a luz do dia, todos os veículos engajados no fornecimento ao navio deverão se apresentar à portaria principal da Ferroport até às 15:00h (hora local). Após este horário, a permissão para o acesso ao terminal não será concedida.

Veículos, embarcações e pedestres não autorizados, não são permitidos acessar ou transitar pelas instalações e área alfandegada do terminal.

Aviso: Qualquer falha ao cumprimento dos requerimentos acima, o Comandante será o único responsável pelos danos causados ao T-ORE, Infraestrutura Compartilhada, ADMINISTRAÇÃO T-ORE, perda de víveres perecíveis e/ou quaisquer outras cargas além de quaisquer terceiros, especialmente em casos de ferimento, perda da vida, de tempo, de material e/ou danos relacionados, incluindo (mas não limitado a) custos provenientes de qualquer atraso e outras despesas derivadas do evento relevante. Paralelamente, o navio estará sujeito às penalidades aplicáveis previstas na Legislação Brasileira e que podem ser extremamente pesadas, além de comprometer futuras nomeações ao T-ORE.

4.37 Proteção e Segurança

Proteção (Código ISPS)

O T-ORE opera em conformidade com o Código ISPS conforme Resolução no. 2 de 12 de dezembro de 2012 do SOLAS vigente.

Qualquer pedido de acesso às áreas alfandegadas deve ser direcionado à Segurança Patrimonial cujos contatos estão abaixo no item 5 COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS.

Os Comandantes e tripulantes estão solicitados a cooperar e informar ao Centro VTS qualquer comportamento suspeito nos arredores do navio (incluindo fundeadouros) e píer.

Segurança

- **Combate ao Incêndio** - o T-ORE tem uma Brigada de Incêndio equipada e treinada para o combate ao incêndio no terminal e instalações portuárias. Embora o terminal seja provido de hidrantes de incêndio, tanto a Brigada como as pessoas do terminal não são treinados ou designados a combater incêndio a bordo de navios e não serão responsáveis por quaisquer danos/perdas direta ou indiretamente oriundas de fogo a bordo.

No caso de incêndio a bordo enquanto atracado, o navio deverá imediatamente contatar o Centro VTS e a ADMINISTRAÇÃO T-ORE e, em caso de perda de controle durante o combate, deve preparar para desatracar, dotando os pontos definidos para reboque de emergência entre outros procedimentos de emergência do navio. O navio então deverá ser rebocado para uma área de fundeio cuja posição será designada pelo Centro VTS de forma a permitir um combate mais adequado conforme necessidade. Para tanto, enquanto atracado, todos os navios são requeridos a deixar cabos de aço dedicados com mão, a 2 metros da água no lado de mar, nos postos da proa e popa para fins de emergência.

- **Equipamento de Proteção Individual (EPI)** - É obrigatório para todos que transitam pelo Píer, incluindo tripulantes do navio mesmo que estejam embarcando ou desembarcando.
- **INFORMAÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO NO T-ORE** – Conforme NPCP 0420 – Quaisquer tipos de acidentes e fatos da navegação ou qualquer tipo de incidente que possa impactar na segurança da navegação e do meio ambiente, devem ser imediatamente informados via VHF canal 10 ao Centro VTS Aç. Detalhes completos da ocorrência devem ser fornecidos. A comunicação à Administração do Porto não exige o

Armador, Proprietário ou Representante Legal da embarcação de realizar as comunicações à Autoridade Marítima.

4.38 Obrigações do Comandante

Como os Comandantes são os principais responsáveis pelas manobras de seus navios, eles deverão fornecer ao Centro VTS Açú todas as informações relevantes e/ou peculiaridades sobre quaisquer restrições, falhas, defeitos ou deficiências encontradas nas estruturas do navio, tanques de lastro & óleo, propulsor, motores de combustão auxiliares e principal bem como outras máquinas relevantes, leme, máquinas do leme, radares bandas S e X, ARPA, GPS, ECDIS (se equipado), agulha giroscópica e suas repetidoras, ecobatímetro, sistemas e quadros elétricos, sistema de combate ao incêndio e seus equipamentos, sistemas de âncoras, cabos de amarração e seus equipamentos, ou quaisquer itens que possam pôr em risco à segurança da navegação e/ou comprometer a aproximação, acesso, atracação, amarração, deslastro, desatracação e saída do navio.

Uma vez amarrado, os navios devem se manter em condições consideradas satisfatórias pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE. Adicionalmente, os Comandantes são requeridos a:

- (1) Realizar o MPX (Master-Pilot Exchange Information) conforme Resolução A.960 da IMO datada de 05 de março de 2004;
- (2) Quando adentrando ao porto na condição de lastro, garantir que o navio esteja suficientemente lastrado com o propulsor totalmente imerso para atender aos requisitos da Praticagem além de estar satisfatoriamente equipado e adequado para cumprir com os arranjos de amarração requeridos;
- (3) Certificar-se de que o navio nunca adentre e navegue pelo canal de acesso sem Prático a bordo e que nunca o desembarque dentro do canal ao sair do porto;
- (4) Avisar a sua tripulação, passageiros e outras pessoas a bordo para que respeitem plenamente a Legislação Brasileira, incluindo a prevenção de delito civil e criminal, especialmente sobre contrabando de todos os tipos como armas de fogo e munições, drogas, medicamentos, produtos químicos, bebidas alcoólicas, cigarros, tabaco e etc. É extremamente recomendável que o excesso de bebidas alcoólicas, cigarros, charutos e tabaco sejam declarados e colocados no lacre de bordo para avaliação e medidas legais das Autoridades conforme necessidade enquanto estiver no porto;
- (5) Prover acesso seguro ao navio conforme necessidade, assegurando que as escadas de acesso, principalmente as voltadas ao píer, estejam munidas de rede e prontas para serem arriadas assim que terminar a amarração fins evitar atrasos;
- (6) No caso de embarcações com mais de 18 anos a partir da data de assentamento da quilha, como graneleiros, embarcações O/O ou OBO capazes de transportar cargas de 1,78Mt/cm³ ou mais, o Comandante deverá garantir que a embarcação será vistoriada por uma Sociedade Classificadora autorizada (que não a da embarcação) para emissão de Relatório de Vistoria de Condição em nome da Autoridade Marítima Brasileira representante da DPC (Conselho Diretoria Costeira e Portuária) - Ministério da Defesa, uma vez que qualquer embarcação nesta condição deverá sempre apresentar tal Relatório válido à ADMINISTRAÇÃO T-ORE antes de se aproximar. O descumprimento sujeitará a embarcação à suspensão do NOR, cancelamento de atracação e perda da posição de line-up;
- (7) Assegurar que todos os Certificados Estatutários do navio permaneçam válidos durante toda a estadia e é altamente recomendável que estejam válidos até a viagem ao porto de descarga;
- (8) Informar imediatamente a ADMINISTRAÇÃO T-ORE, após a confirmação da nomeação, se o navio é equipado com um sistema de limpeza de exaustão de gases (SLEG) ou "Depuradores".

Em caso positivo, atentar que toda a água proveniente da lavagem dos filtros deste sistema deverá ser retida a bordo durante toda a estadia do navio no porto incluindo áreas de fundeio, sendo proibido o seu despejo no mar enquanto estiverem a 24 milhas náuticas da linha costeira.

- (9) Garantir e cooperar para a mais satisfatória, segura e tranquila operação de carregamento, inclusive quanto a cautela e atenção necessárias na pedida de carga para trimagem, atentando que navios de qualquer idade, com baixo desempenho ou observado em condição precária estão sujeitos a inserção na Lista Negra para futuras referências em novas nomeações.
- (10) O Comandante de cada Embarcação é responsável pelo cumprimento de todas as normas aplicáveis às suas atividades previstas neste Regulamento, o descumprimento de qualquer norma é sujeito a aplicação de carta de protesto.
- (11) Conforme previsto na NORMAM 602/DHN, as embarcações que tenham participação obrigatória, no que se trata do cumprimento das orientações normativas referentes a um Centro VTS, devem observar o documento “Procedimentos para os Usuários na Área VTS do Porto do Açu” https://portodoacu.com.br/wp-content/uploads/2023/10/PO.PA_.COR_.005-Procedimentos-para-os-Usuarios-na-Area-VTS-do-Porto-do-Acu-rev06.pdf

4.39 Responsabilidade

Nenhuma disposição presente neste documento de Informações Portuárias irá exonerar qualquer usuário ou Proprietário da Embarcação do cumprimento das leis, regulamentos e convenções aplicáveis às atividades realizadas pela Ferroport.

Cada usuário deverá responder integralmente, independente de culpa, por danos e/ou infrações de qualquer natureza, cometidos por si e/ou por seus empregados, associados direta ou indiretamente às suas atividades, incluindo, mas não se limitando a:

Descumprimento das condições estabelecidas nas respectivas licenças e/ou autorizações;

- Não-conformidade a quaisquer exigências feitas pela ADMINISTRAÇÃO DO T-ORE e/ou Autoridades Competentes;
- Alterações adversas das características do ambiente;
- Poluição de qualquer tipo;
- Contaminação do solo e/ou água;
- Impacto adverso na qualidade do ar, fauna e/ou vegetação;
- Degradação da saúde, segurança e bem-estar da população;
- Criação de condições adversas para atividades sociais e econômicas;
- Impacto adverso à biota marinha e terrestre local;
- Impacto adverso às condições estéticas e/ou sanitárias do meio ambiente;
- Descarte de materiais e resíduos em desacordo com os padrões ambientais vigentes;
- Incidentes de tráfego e navegação;
- Descumprimento da legislação trabalhista.

A relação acima serve apenas como exemplo, podendo haver outros casos não previstos neste documento de Informações Portuárias pelos quais os usuários se responsabilizam integralmente.

5. COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES ADICIONAIS

5.1 Administração Portuária do T-ORE

E-mail: administracaoportuaria@ferroport.com.br

5.2 Segurança Patrimonial (24/7)

Telefone: + 55 22 3722-1991 / + 55 22 3722-1992 (CCOS)
Celular: + 55 22 99825-7983
E-mail: DL_SEGURANCAPORTO@ferroport.com.br
E-mail: DL_CCOSSEGURANCAPORTUARIA@ferroport.com.br

5.3 Operações T-ORE (24/7)

Telefone: + 55 22 3722-1756 (Supervisão de turno)
Celular: + 55 22 99214-3119 (Supervisão de turno)
Telefone: + 55 22 3722-1846 (Chefe de turno)
Celular: + 55 22 99224-2077 (Chefe de turno)
E-mail: DL_OPERACAO@ferroport.com.br
Radio VHF: Canal 67

5.4 Centro VTS (24/7)

Telefone: + 55 22 2133-1223
Celular: + 55 22 98119-3700
E-mail: acu.vts@portodoacu.com.br
Radio VHF Canais: 16 (chamada geral), 78 (canal dedicado ao T1).
10 (tráfego de comunicações adicionais)

5.5 Agência da Capitania dos Portos em São João da Barra

Telefone: + 55 22 2741-4807
E-mail: secom@agsjbarra.mar.mil.br
Radio VHF Canal 16: chamada geral
Site: www.marinha.mil.br/ag%C3%A2ncia-da-capitania-dos-portos-em-s%C3%A3o-jo%C3%A3o-da-barra

5.6 Escritório da Praticagem (Atalaia)

Não disponível no local, exceto no Centro do Rio de Janeiro como segue:
Telefone: + 55 21 2516-1416 (24/7)
E-mail: atalaiario@praticagem-rj.org.br
Radio VHF Canais: 16 (chamada geral) & 12 (lança da Praticagem)

5.7 Correios

Operado pela Companhia Brasileira de Correios e Telégrafos na cidade de São João da Barra localizada a 35 km do Porto do Açu.

5.8 Assistência Médica e Odontológica

Disponível na cidade de Campos dos Goytacazes localizada a 47 km do Porto do Açu.

5.9 Consulados

Não disponível no local. Somente na cidade do Rio de Janeiro.
Entretanto, nem todos os países mantêm consulados na cidade do Rio de Janeiro. Para uma melhor referência e confirmação, o seguinte Site deverá ser acessado:
<http://www.itamaraty.gov.br/servicos-do-itamaraty/enderecos-de-consulados-estrangeiros-no-brasil>

6. CONSIDERAÇÕES E REQUERIMENTOS FINAIS

Os Comandantes de navios escalados para o T-ORE devem anexar uma cópia dos seguintes documentos devidamente preenchidos:

- Declaração de Conformidade (Statement of Compliance) (Anexo 1);
- Formulário do Código ISPS da ADMINISTRAÇÃO T-ORE (Anexo 2);
- Questionário Operacional da ADMINISTRAÇÃO T-ORE (Anexo 3);
- Plano de Carga/Sequência (Anexo 4);
- Relatório de Troca Oceânica de Lastro;
- Lista de Escala de Portos (últimos 10 portos);
- Lista de Particularidades do Navio completa (Ship's Particulars);
- Lista de Tripulantes;
- Lista de Passageiros.

O cumprimento dos requisitos acima, procedimentos e orientação são essenciais para se minimizar riscos de acidentes, incidentes, poluição, risco potencial de morte, lesões corporais, perda de tempo e atraso às operações portuárias.

Espera-se que todos os Comandantes além de cumprirem com as relevantes Convenções Internacionais vigentes, também ajam com bom senso e boa prática marítima sempre que possível.

O uso deste "Regulamento Portuário" não isenta o Comandante e sua tripulação de suas responsabilidades e comprometimento com os requisitos legais e com as boas práticas.

Para qualquer outro assunto aqui não tratado, os Comandantes podem consultar o Inspetor de Embarque do terminal ou outros membros da ADMINISTRAÇÃO T-ORE, através de seus Agentes Marítimos, conforme a necessidade.

Este documento emitido pela ADMINISTRAÇÃO T-ORE é divulgado em boa fé, sem prejuízo de posterior direito de defesa.

Com relação a este documento, os Comandantes são requeridos a proceder como segue:

Enviar para a ADMINISTRAÇÃO T-ORE (via Agentes) cópia das páginas 42 (esta página), 43, 44 (Declaração) e 46 (ANEXO 1 - *Statement of Compliance*) digitalizadas, devidamente carimbadas e assinadas pelo Comandante;

O Proprietário da Embarcação deverá, em todos os momentos e em todas as circunstâncias, ser e permanecer o único responsável pela segurança e navegação adequada dos navios, devendo sempre cumprir este Regulamento Portuário, quaisquer leis, regulamentos e códigos aplicáveis.

O Proprietário da Embarcação será responsável por qualquer perda ou dano à sua embarcação, a qualquer carga ou à outra embarcação, estando ou não nas instalações do T-ORE ou Infraestrutura Compartilhada, a menos que seja devidamente comprovado o ato, omissão, culpa ou negligência da Ferroport ou de seus representantes.

O Proprietário da Embarcação concorda e reconhece que a Ferroport não será responsável por qualquer perda, custo, despesa e/ou demurrage em que o Proprietário da Embarcação possa incorrer ou que possa sofrer como resultado do tempo decorrido para a prestação dos serviços. A Ferroport não será responsável por qualquer ato ou omissão do Proprietário da Embarcação que resulte em qualquer perda ou dano às embarcações na área do T-ORE ou a qualquer carga ou qualquer perda ou lesão sofrida pelo comandante, oficiais ou tripulação.

A Ferroport não se responsabiliza por qualquer perda relacionada a greves ou outras perturbações de ordem trabalhista.

O Proprietário da Embarcação deverá, em todas as circunstâncias, isentar de responsabilidade e indenizar a Ferroport contra quaisquer ações, perdas, reclamações, danos, custos e despesas decorrentes de ou em conexão com:

(a) qualquer dano a qualquer uma das instalações do T-ORE ou Infraestrutura Compartilhada ou lesão ao seu pessoal relacionada ao uso de tais instalações;

(b) qualquer perda sofrida por terceiros com relação a danos aos seus bens ou lesões ao seu pessoal relacionados com o uso das instalações do T-ORE e Infraestrutura Compartilhada;

(c) qualquer Perigo sob a condição descritas neste Regulamento Portuário;



- (d) qualquer poluição, derramamento de óleo ou contaminação emanada ou causada pelo navio;
- (e) qualquer perda ou dano ao navio enquanto permanecer nas instalações do T-ORE, incluindo perdas indiretas e quaisquer reclamações, danos e custos delas decorrentes, independentemente de qualquer ato, omissão, culpa ou negligência por parte do Proprietário da Embarcação; e
- (f) qualquer lesão corporal ou perda de bens sofrida pelo Comandante, oficiais ou tripulação dos navios enquanto permanecerem nas instalações do T-ORE e Infraestrutura Compartilhada, incluindo perdas indiretas e quaisquer reclamações, danos e custos delas decorrentes.

DECLARAÇÃO

Eu, na qualidade de Comandante do navio M/V _____, declaro que serão exercidas todas as possíveis diligências, esforços e medidas em nome dos meus Superiores (Armadores, Afretadores, Gerentes e/ou Operadores), detentores do navio acima mencionado, a fim de cumprir integralmente com todas as regras, requerimentos e orientações do Regulamento Portuário, com foco principalmente nos itens relacionados (mas não limitadas a) a questões de segurança com vistas a proteção da vida humana, das propriedades do navio e do terminal.

Data: ____ / ____ / ____

Hora: ____:____ h

Nome completo do Comandante: _____

Carimbo do Navio e Assinatura do Comandante

7. ANEXOS

Anexo 1: Statement of compliance

Anexo 2: Formulário do código isps Ferroport

Anexo 3: Questionário operacional da administração T-ORE

Anexo 4: Plano de sequência e carregamento

Anexo 5: Questionário de vetting

STATEMENT OF COMPLIANCE (Declaração de Conformidade)

Vessel's Name: _____ IMO nr.: _____

To FERROPORT IRON ORE TERMINAL

I, _____ (Master full name), Master of above mentioned vessel, hereby declare that my ship is covered with flag state statutory and class certificates in full term condition without critical outstanding items, assuring good seaworthiness, suitability, safe operational conditions and performance when calling and operating at the Iron Ore Terminal - Terminal 1 - Açú Port. This assurance applies to mostly but not limited to ship's structures, ballast & oil tanks, boilers, incinerator, hatch covers including opening & closing devices, cargo holds & other necessary fittings in the cargo space, deck gears & equipment, propellers, main & auxiliary engines and other relevant machinery, rudder, steering gears, S-band and X-band radars, ARPA, GPS, ECDIS (if so provided), gyrocompass and their repeaters, echo sounder, electrical boards & systems, electrical motors, firefighting system & equipment, approved & suitable SOPEP including oil spill control system and accessories, anchoring system, mooring lines & equipment, cranes, pumps, pipes, valves, ventilation systems, ballast system, crew certification & training, suitable drafts & trim. I also declare that any deficiency found or failure to comply with any item above-mentioned that may cause damages, demurrages, delays or extra costs, directly or indirectly to the ship or third parties involved in, it will be solely at the ship's account. I confirm the satisfactory completion of pre-operational tests for the propulsion and steering system, power generation system, and navigation and communication equipment as prescribed by the Safety of Life at Sea (SOLAS) and the International Safety Management Code of the International Maritime Organization (IMO). I finally confirm that my ship is able to comply with Ferroport Port Regulation and capable to perform deballast operation simultaneously with loading operation according to the following:

T-ORE berth: () East side () West side
Maximum loading rate: 10,000mt/h
Average loading rate: 8,000mt/h
Maximum Ship's Air Draught: 21.00m

Ship loader will change from one hatch to another with maximum 21.00m air draft. Is there any deck obstruction between the first and last hatch? If answer is yes, please attach photos. () NO () YES
Is there any possibility to lower obstruction in order to avoid delays on loading operations? () NO () YES

Vessel is held fully accountable for the information provided and will be liable for any delays and costs arising from misinformation provided.

List of certificates including expiry dates (*):

CERTIFICATES	DATE OF ISSUE	DATE OF EXPIRY
Ship's Register Certificate		
Cargo Ship Safety Construction Certificate		
International Load Line Certificate		
IOPP / MARPOL Certificate		
International Safety Management Certificate (ISMC)		
International Ship Security Certificate (ISSC)		
P&I Club Certificate of Entry		
Document of Compliance		

The above statement is given in true words, good Faith and free-will and issued by Owners and/or Shipmaster in the ship's interest.

Date: (month) / (day) / (year) Time: ____:____ h

Signed by: _____ (full name of person and function / rank / company)

Ship's Stamp: _____ Signature: _____

ANEXO 2

FORMULÁRIO DO CÓDIGO ISPS FERROPORT

ISPS CODE - SHIPS & PORT SECURITY INFORMATION												
AÇU PORT ORE TERMINAL												
Rev. E - 15 MAIO 2020												
SHIP INFORMATION												
Name of Ship			Port of Registry			IMO Number			Call Sign			
Type of Ship			Name of Company			Address Co.						
Name of Master												
Name of CSO			Means of Contact	Phone			Email			24hs Phone		
Name of SSO			Means of Contact	VHF Channel			Email			24hs Phone		
Name of Agent			Means of Contact	Phone			Email			24hs Phone		
Type of Certificate			Issue Authority			Issue date			Expire date			
Ship Security Level			Is the Declaration of Security required?			*If Yes, explain reasons for DOS requisition on additional information						
ISSC (Annex)			Crew list (annex)									
List of Last 10 Ports of Call* (*Please declare if the ports is in compliance with ISPS Code Yes/No)												
Port Name / Sailing date dd/mm/yy	ISPS	Port Name / Sailing Date dd/mm/yy	ISPS	Port Name / Sailing Date dd/mm/yy	ISPS	Port Name / Sailing Date dd/mm/yy	ISPS	Port Name / Sailing Date dd/mm/yy	ISPS			
1		4		7		10						
2		5		8		NEXT PORT OF CALL						
3		6		9								
Additional Information												
Berthing Time												
Unberthing Time Expected												
PORT INFORMATION												
Name of Terminal	PORTO DO AÇU		Department	Diretoria de Operações Portuárias				Security Patrimonial Coordination				
Name of Company	FERROPORT		Address	Fazenda Saco Dantas S/N, CEP 28000-000								
Name of PFSSO	Marcelo Barroso de Oliveira		Email:	DL_SEGURANCAPORTO@ferroport.com.br				24hs Phone one: Mobile 55 22 99284-9267				
Means of Contact	VHF Channel 16		Email:	DL_SEGURANCAPORTO@ferroport.com.br				24hs Phone one: Mobile 55 22 99284-9268				
Type of Certificate	INTERNATIONAL		Email:	DL_CCOSSEGURANCAPORTUARIA@ferroport.com.br				24hs Phone two: Mobile 55 98 9615-1343				
Port Security Level *	1		Authority:	Minister of Justice				Issue Date:	14/11/2019		Expire Date:	14/11/2024
Port Security & Emergency Station	16		Coverage Area:	All T-Ore								
Call Sign	Security Port Installation		Means of Contact:	VHF Channel 16				24hs Phone: 55 22 37221991				
Additional Information												

ANEXO 3

QUESTIONÁRIO OPERACIONAL DA ADMINISTRAÇÃO T-ORE

VESSEL'S GENERAL INFORMATION

Rev.F - 09 OCTOBER 2020

Vessel's Name:	
IMO:	Call Sign:
Previous name (if any):	
Owner's Full Style/ Contact details:	
Summer DWT:	GRT: NRT:
Summer Draft:	TPC:
LOA:	Breadth:
Full Style of P&I and its local representative:	
Bridge wing width size:	Type of opening hatch covers:
Number of holds & Hatches / dim (L x W):	
Any Deck Obstruction (where?):	
Maximum loading capacity (in metric tons) for each hold as per ship's construction book:	
Any Floatable Hold with balast? If yes, please specify:	
Please refer to Ferroport Terminal Port regulation - section 4.4	
Deballast average Rate:	Number of Pumps:
Time for Ballasting:	Any ballast remaining on departure:
Gangway Position (aft or mid):	Distance from Stern to Gangway:
Estimated Arrival Draft (Fwd):	Estimated Arrival Draft (Aft):
Estimated Sailing Draft (Fwd):	Estimated Sailing Draft (Aft):
Maximum Air Draft on Arrival:	
SAG or HOG condition on Sailing expected? If yes, please specify:	
Minimum acceptable sailing Trim:	Is this vessel in gas free condition (Yes/No):
Kind of ropes (Polypropilene, steelwires, etc):	
Any supplies expected while in port?	
Last 3 ports of call: 1 Cargo:	
2 Cargo:	
3 Cargo:	
Master's full name / nationality:	

PORT RESTRICTION

Loading rate: About 10,000mt/h
 Aerate rate: About 8,000mt/h
 Maximum Arrival Air Draft: 21.00m
 Maximum Sailing Draft: 18,50m regardless tide
 Average tidal range: - 0.1m to 1.7m
 Average water Density: 1.025
 Minimum Free Board: 5.00m

PRE STOWAGE PLAN & LOADING SEQUENCE:

Please send us Pre-Stowage Plan&Loading Sequence using IMO Standard Format

NOTICES / REQUIREMENT:

- If any ship's deficiency, terminal must be informed promptly.
- Right upon berthing, all holds should be opened and ready for inspection.
- As per Brazilian Health Authority, all ships must be in Free Pratique condition prior berthing.

GENERAL REMARKS:

- Inform drafts (Fwd/Aft) for each pour.
- All BM and SF figures to be calculated and presented on Sea Condition basis as per item 4.3 TERMINAL RULES.
- Deballast operation must be performed simultaneously with loading operation.
- Loading operation to be performed considering one ship loader only.
- Total cargo loaded (official figures) as per draft survey.
- Sequence pours for trimming with minimum of 4,0% of the total intended cargo as per item 4.3 TERMINAL RULES.

ANEXO 4

PLANO DE SEQUÊNCIA E CARREGAMENTO

		FERROPORT													
PROCEDIMENTO DE PCP												PRO.PCP.001			
Formulário 3												Data de Emissão: 23/11/2016			
Plano de Carregamento												Folha 1/1			
LOADING PLAN												Form Number Revision Number Revision Date			
Loading Plan Version No. Date : Vessel : Voy. No. :												G 02 OCTOBER 2020			
Loading Port :		Load Cargoes :		Assumed stowage factor of cargo :		Max draught allowed :		Max air draught allowed :		Ballast pumping rate :					
T-ORE - AÇU PORT		IRON ORE		0.4346 CUM/MT		18.50 M		21.00 M							
Discharging Port :		No. of Loader :		Last cargo :		Dock water density :		Min draught available (HW) in berth :		Max sailing draught :					
		1				1.025				8,000 MT per HOUR					
HOLDS #		9		8		7		6		5					
m.tons															
Totals										Total :					
Pours No.	HOLD No.	Cargo QUANTITY (MT)	Ballast Operations (+ : FILL, - : DISCHARGE)	Time Req'd (Hrs)	Comments	Calculated values / SF & BM basis on Sea Condition					Observed values				
						Draught			Trim	Air draft	Maximum		Draught		
						FWD	AFT	Mid				SF*	BM*	FWD	AFT
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
TOTAL				SIGNED FOR TERMINAL : _____		SIGNED FOR SHIP : _____		NO DEVIATION FM ABOVE PLAN W/O PRIOR APPROVAL OF CHIEF MATE BM & SF to be expressed as % of maximum permitted values. Pours to be numbered 1A, 1B, 2A, 2B etc when using two loaders. Abbreviation : PI = Pump In GI = Gravitite In F = Full PO = Pump Out GO = Gravitite Out MT = Empty * Bending moments and Shear force in %					Sag/Hog amount at Initial/Final survey		
				VERIFIED BY MASTER : _____		Sag/Hog Initial (cm)									
						Sag/Hog Final (cm)									

All entries within the box must be completed as possible. The entries outside the box optional.
This page should be used as a divider between the self-carbonated sets of check lists.

ANEXO 5

QUESTIONÁRIO DE VETTING

(A ser apresentado pelos navios na nomeação)

FERROPORT		PROCEDIMENTO DE PCP			PRO.PCP.001		
Formulário 1		Número de Revisão	Data de Revisão	Página			
Ferroport Vetting Questionnaire		04	02/08/2024	1/1			
TERMINAL QUESTIONNAIRE		SHIP'S REPLY					
1	Name of the Ship						
2	Previous names						
3	Date of construction (keel laying date) (Y/M/D)						
4	Flag / Call Sign	/					
5	Type of ship (Bulk Carrier, OBO, O/O)						
6	Hull Type (e.g.: single, double hull, double bottom, double hull, PL, HBL)						
7	LR / IMO Number	/					
8	Full name of the current Shipowners						
9	Date the ship became property of the present owners						
10	P & I Club						
11	Full Name Vessel Operators/Managers						
12	Date the ship was delivered to the current Operators						
13	Summer Deadweight (m/t) / Summer Draught (m) / Summer TPC						
14	Tropical Deadweight (m/t) / Tropical Draught (m)	/					
15	Cargo Air Draught in heavy ballast condition (m), considering first hold to load (m)						
16	Cargo Air Draught in light ballast condition (m), considering first hold to load (m)						
17	LOA / BEAM (m)	/					
18	Cargo holds dimensions (Length x Width) (m): H1 to Hn						
19	Hatch Coaming dimensions (Length x Width) (m): H1 to Hn						
20	Nominal capacity (in tons) of the main deck single and double bollards (forward/aft stations, mainly the ones forward designed for tugs)						
21	Distances between hatches (m)						
22	Distance between after part of last hatch coaming to forward part of the first hatch coaming (m)						
23	Distance between the bow and forward part of first hatch coaming (m)						
24	Distance between Superstructure and after part of last hatch coaming (m)						
25	Distance between Superstructure and after part of the ship (m)						
26	Classification Society.						
27	Date of last special inspection.						
28	Date of last annual/intermediate dry-docking survey						
29	Date / place of last inspection by Port State Control (PSC)						
30	Was the ship detained by the PSC during the last 12 months?						
31	If yes, please provide date/port/cause or deficiency report and rectified date/port						
32	The ship has some exemption on some rule of IMO or Country Flag? What?						
33	The ship is the type SBT (segregated ballast tank)?						
34	Is the ship capable of ballasting/deballasting any/all tanks with 2 pumps simultaneously?						
35	Is the crew sufficiently trained for SOPEP emergencies?						
36	Is the Oil Record Book updated and completed?						
37	If any, please inform pollution occurrences in the last 12 months						
38	Is the ship free from constraints related to intact stability?						
39	Are the ballast tanks properly coated?						
40	Please state general coating condition (good/fair/poor):						
41	Vessel she is fitted with Scrubber?						
• If yes: As per item 4.37 of the Port Information, if the ship is equipped with an Exhaust Gas Cleaning System (EGCS) or 'Scrubbers,' please be aware that all water resulting from the cleaning of these system filters must be retained onboard throughout the ship's entire stay in the port, including anchorage areas, and its discharge into the sea is strictly prohibited while within 24NM from the coast line.							
42	Vessel she is converted?						
43	MOORING LINES DETAILS						
FORWARD STATION:							
• Quantity							
• Position (per rope)							
• Type (per rope)							
• Diameter (per rope)							
• MBL (per rope)							
• Time of use (per rope)							
AFT STATION:							
• Quantity							
• Position (per rope)							
• Type (per rope)							
• Diameter (per rope)							
• MBL (per rope)							
• Time of use (per rope)							
SPARE ROPES:							
• Quantity							
• Type (per rope)							
• Diameter (per rope)							
• MBL (per rope)							
• If used ones, please specify time of use of each rope							
44 Management of crew:							
45 Number and nationality of the Officers and their graduation (rank)?							
• Time of Officers on board of the ship?							
• Do the crewmembers directly involved on operations understand and speak english?							
• Do the Operators/Managers have drug & alcohol policy according to OCIMF recommendations?							
46 Last three cargoes/Charterers:							
• Last?							
• Penultimate?							
• Antepenultimate?							
47 Is the ship in all respects suitable to perform properly and safely the intended operation?							
48 Data of the person completing this form:							
• Name:							
• Company:							
• Function:							
• Phone:							
• Fax:							