

**COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA**

**REGRAMENTO DA  
COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA  
DE SEPETIBA  
(CPBS)**

**2022**

# COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

## ÍNDICE

<u>ITEM</u>	<u>DESCRIÇÃO</u>	<u>PÁGINA</u>
1.0	<b>NORMAS GERAIS</b>	<b>2</b>
2.0	<b>INFORMAÇÕES SOBRE O TERMINAL</b>	<b>3</b>
2.1	INTRODUÇÃO	3
2.2	VISTA PANORÂMICA DO TERMINAL	4
2.3	LOCALIZAÇÃO	4
2.4	NOMEAÇÃO E ACEITE DE NAVIOS	4
2.5	CARTAS DE NAVEGAÇÃO	5
2.6	CONDICÕES METEOROLÓGICAS	5
2.7	CORRENTES, MARES E ONDAS.	5
2.8	COMUNICAÇÕES	5
2.9	PRATICAGEM E REBOCADORES	6
2.10	FUNDEADOUROS	6
2.11	CANAL DE ACESSO	7
2.12	BACIA DE EVOLUÇÃO	8
2.13	BERÇOS	8
3.0	<b>HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO TERMINAL</b>	<b>9</b>
4.0	<b>USO DAS ÁREAS DE FUNDEIO E INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM</b>	<b>9</b>
5.0	<b>INSTALAÇÃO DE GEOTÊXTIL</b>	<b>11</b>
6.0	<b>PREÇOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS</b>	<b>12</b>
7.0	<b>SEGURANÇA PORTUÁRIA</b>	<b>12</b>
8.0	<b>PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE</b>	<b>12</b>
9.0	<b>CONTROLE DE EFLUENTES PROVENIENTES DE SISTEMAS DE LIMPEZA DE GASES DE EXAUSTÃO (EGSC)</b>	<b>13</b>
10.0	<b>CONTROLE E GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO</b>	<b>13</b>
11.0	<b>DISPOSIÇÕES FINAIS</b>	<b>14</b>

# COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

## 1.0 NORMAS GERAIS

**Art. 1** – O Regulamento Específico para a Operação no Terminal da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS) tem por objetivo normatizar, disciplinar e organizar as operações, atividades e serviços realizados no Terminal com base na Lei nº 12.815/13, no Regulamento da Autoridade Portuária, no respectivo Contrato de Arrendamento, bem como, no Certificado de Qualificação de Operador Portuário, para a exploração do Terminal dentro do Porto de Itaguaí- RJ.

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

I – Administração do Terminal: Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), na condição de arrendatária, dentro dos limites do contrato de arrendamento;

II – Administração do Porto: Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ);

III - Área do Porto Organizado: Área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado.

IV - Área do Terminal: compreende a infraestrutura portuária terrestre e aquaviária sob gestão, controle, ou propriedade da Administração do Terminal, incluindo pátios, arruamento interno, esteiras, linhas férreas, armazéns, píer, berço, equipamentos de carga e descarga, CCO – Centro de Controle Operacional, dentre outros bens ou serviços necessários a operação do Terminal.

V – Autoridade Marítima: a Marinha do Brasil;

VI – Contrato de Arrendamento: o instrumento C-DEP JUR Nº 155/96, seus aditivos e anexos, firmado com a CDRJ, que autoriza o arrendamento de área no Porto de Itaguaí, com fins de exploração de atividades portuárias pela CPBS;

VII - Certificado de Qualificação de Operador Portuário: o instrumento emitido pela CPBS-;

VIII – Regulamento da Autoridade Portuária: normas e regulamentos aplicáveis emitidos pela Administração do Porto;

IX – Direitos Especiais de Saque (DES): a unidade monetária do Fundo Monetário Internacional;

X – *Estimated Time of Arrival* (ETA): tempo estimado de chegada ao Terminal;

XI – Regulamento: Este Regulamento da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS) e seus anexos;

XII – Terminal – é o Terminal da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), arrendado pela CDRJ, conforme Contrato de Arrendamento; e

XIII - Operador Portuário: qualidade atribuída pela CDRJ à CPBS, para os fins previstos no parágrafo 3º, art. 40, da Lei 12.815, de 5 de junho de 2013.

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

## **COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA**

- I – cumprir e fazer cumprir as leis, o Regulamento da Autoridade Portuária, o Contrato de Arrendamento e demais normas aplicáveis ao setor portuário;
- II – homologar prestadores de serviços na Área do Terminal;
- III – cobrar os preços dos serviços relativos às suas atividades;
- IV – zelar pela realização das atividades segundo os princípios legais e do Contrato de Arrendamento tais como a segurança operacional e o respeito ao meio ambiente;
- V – requisitar a autorização para a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na Área do Terminal, respeitando o Regulamento da Autoridade Portuária, e, se for o caso, as demais autoridades competentes;
- VI – atuar ou permitir a atuação em situações de assistência e salvamento de embarcação e remoção de destroços de acordo com a competência da Autoridade Marítima, ouvidas, se for o caso, as demais autoridades competentes;
- VII – divulgar o calado máximo de operação dos navios, estabelecido pela Administração do Porto sob coordenação da Autoridade Marítima;
- VIII – sob a coordenação da Autoridade Marítima e na responsabilidade da Administração do Porto, estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão operar, em função das limitações e características do acesso ao Terminal e suas instalações de acostagem;
- IX – suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do Terminal, ressalvados os aspectos de interesse da Autoridade Marítima;
- X – estabelecer o horário de funcionamento do Terminal, observadas as disposições legais e regulamentares;
- XII – aplicar as penalidades previstas neste Regramento;
- XIII – organizar a segurança do Terminal.

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

### **2.0 INFORMAÇÕES SOBRE O TERMINAL**

#### **2.1 INTRODUÇÃO**

**Art. 5** – As informações constantes deste Regramento destinam-se a orientar os proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes e agentes marítimos dos navios no que concerne às instalações e condições gerais do Terminal, não substituindo nem alterando quaisquer prescrições definidas em publicações oficiais brasileiras ou internacionais, destinadas aos navegantes. Outras informações referentes às condições do Terminal poderão ser obtidas mediante consulta à Administração do Terminal e/ou Administração do Porto.

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

**Art. 6** – A Administração do Terminal não se responsabiliza por atrasos, despesas, custos, prejuízos, perdas, acidentes ou avarias decorrentes de erros na utilização destas informações ou de omissões na consulta às demais publicações que se fizerem necessárias, nacionais ou internacionais.

### 2.2 VISTA PANORÂMICA DO TERMINAL

Figura 2 – Vista Panorâmica do Terminal



Obs. Imagem apenas ilustrativa.

### 2.3 LOCALIZAÇÃO

**Art. 7** – O Porto de Itaguaí está localizado em Latitude 22° 56,15' Sul, Longitude 043° 49,76' Oeste no lado sul da Ilha da Madeira, cerca de 20 milhas náuticas da Baía de Sepetiba, entre a Ponta de Castelhanos na Ilha Grande e Ponta do Arpoador na Ilha da Marambaia.

### 2.4 NOMEAÇÃO E ACEITE DE NAVIOS

**Art. 9** – A Administradora do Terminal terá o direito, a seu exclusivo critério, de rejeitar a nomeação ou interromper o carregamento de qualquer navio que:

- I. não esteja, em todos os aspectos, pronto para receber o embarque ou desembarque de cargas no Terminal.
- II. não tenha sido aprovado no sistema de verificação (*vetting*) do embarcador constante do *Summary of CPBS Port Requirements for Vessel Nomination and Acceptance* (“*Summary*”) do Terminal, disposto no Anexo A;
- III. não tenha atendido às disposições deste Regulamento sobre a instalação do geotêxtil a bordo, ou que tenha anteriormente recusado permissão para a sua instalação ou reinstalação;
- IV. não atenda requisitos operacionais de adequabilidade ao tempo de deslastre compatível com taxas de carregamento;

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

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

### 2.5 CARTAS DE NAVEGAÇÃO

**Art. 10** – O canal de acesso, a bacia de evolução, as áreas de fundeio e os berços de atracação estão representados nas seguintes cartas náuticas, que deverão ser consultadas, sendo de responsabilidade do comandante do navio conhecê-las previamente:

- Cartas nº 23100(INT2124), 1621, 1622, 1623 publicadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação do Brasil (DHN);
- Carta nº 3970 publicada pelo Almirantado Britânico.

### 2.6 CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

**Art. 11** – Sobre as condições meteorológicas:

- O clima é tropical, com uma média de umidade de 77%, com temperatura média de 23,5°C.
- Média de chuvas no verão é 200 mm mensais em aproximadamente 10 dias de chuva por mês. No inverno precipitação média é 100 mm mensais e 8 dias de chuva por mês.
- Os ventos predominantes são NE durante na primavera e verão, e NW ou SW durante o Outono. A velocidade compreende-se entre 6 a 14 nós.

**Parágrafo único** – As informações das condições meteorológicas informadas neste documento têm caráter meramente informativo e não devem, por si só, suportar ou fundamentar a tomada de qualquer decisão acerca de condições de segurança e navegabilidade no Terminal, de responsabilidade exclusiva do comandante da embarcação.

### 2.7 CORRENTES, MARES E ONDAS.

**Art. 12** – Sobre as correntes, marés e ondas:

- O Porto de Itaguaí está abrigado na parte central Baía de Sepetiba.
- As correntes dentro da baía têm um sentido geral W/E durante a maré enchente, e E/W durante a maré vazante.

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

### 2.8 COMUNICAÇÕES

**Art. 13** – As embarcações deverão ajustar seus receptores para receber e cumprir com as comunicações nos seguintes canais VHF:

- Chamada geral, CANAL 16

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

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

### 2.9 PRATICAGEM E REBOCADORES

**Art. 14** – A utilização de práticos e rebocadores nas manobras dos navios no Terminal é obrigatória conforme Norma da Autoridade Marítima (NORMAM 12) e Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (NPCP-RJ) e caberá aos clientes, usuários, armadores, operadores, agentes e/ou comandantes, a sua contratação e pagamento respectivo.

**Parágrafo Único** – Em caso de condições adversas de clima ou mar, incluindo, mas sem limitação a chuva, ondas, maré ou ondas e ventos durante a atracação, retorno do fundeio, carregamento ou descarregamento e a embarcação não puder permanecer atracada com segurança por seus próprios meios, o comandante do navio deve solicitar serviços de praticagem e reboque, a fim de remover imediatamente o navio do cais. Caso o comandante não proceda em conformidade, o Terminal solicitará os serviços de praticagem e reboque, a fim de evitar qualquer risco para o terminal, navio e / ou tripulação da embarcação, caso em que todos os custos relacionados com os serviços de praticagem e reboque serão por conta do e pagos diretamente pelo navio / armador.

### 2.10 FUNDEADOUROS

#### 2.10.1 Área de Fundeio Externa

**Art. 15** – Na barra (sem demarcação específica), ao largo da Ponta de Castelhanos da Ilha Grande e da posição de embarque de práticos constante na carta náutica 1623

#### 2.10.2 Área de Fundeio Interna

**Art. 16** – Sob jurisdição da Administração do Porto e de acordo com Regulamento da Autoridade Portuária, são os seguintes:

:

- Fundeadouro A1  
Latitude 22° 59, 92' S                      Longitude 43° 58, 00' W  
Calado máximo 9,60 metros
- Fundeadouro A2  
Latitude 22° 59,63' S                      Longitude 43° 57,51' W  
Calado máximo 12,80 metros
- Fundeadouro B1:  
Latitude 22° 58,54' S                      Longitude 043° 57,70' W  
Calado máximo: 11,30 metros
- Fundeadouro B2:  
Latitude 22° 58,01' S                      Longitude 043° 57,70' W  
Calado máximo 8,90 metros
- Fundeadouro B3:  
Latitude 22° 58,27' S                      Longitude 043° 57,20' W  
Calado máximo 11,80 metros
- Fundeadouro B4:  
Latitude 22° 58,01' S                      Longitude 043° 56,71' W

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

Calado máximo 11,50 metros

- Fundeadouro B5:  
Latitude 22° 57,90' S                      Longitude 043° 56,08' W  
Calado máximo 10,90 metros
- Fundeadouro C1:  
Latitude 22° 57,52' S                      Longitude 043° 50,60' W  
Calado máximo 7,10 metros
- Fundeadouro C2:  
Latitude 22° 57,22' S                      Longitude 043° 50,11' W  
Calado máximo 7,10 metros
- Fundeadouro D:  
Latitude 22° 56,50' S                      Longitude 043° 49,16' W  
Calado máximo 6,50 metros
- Fundeadouro E1:  
Latitude 23° 00,43' S                      Longitude 043° 59,23' W  
Calado máximo 10,50 metros (34' 45')
- Fundeadouro E2:  
Latitude 23° 00,43' S                      Longitude 043° 58,64' W  
Calado máximo 10,40 metros (34' 12')
- Fundeadouro F1:  
Latitude 22° 59,32' S                      Longitude 043° 56,66' W  
Calado máximo 11,20 metros
- Fundeadouro F2:  
Latitude 22° 59,23' S                      Longitude 043° 56,85' W  
Calado máximo 11,20 metros

**Parágrafo único** – O fundeio na área F2 necessita de autorização expressa da Autoridade Marítima e Companhia Docas do Rio de Janeiro, respeitando o Regulamento da Autoridade Portuária, e, se for o caso, as demais autoridades competentes; e precauções adicionais que serão determinadas quando da solicitação.

### 2.11 CANAL DE ACESSO

**Art. 17** – O canal de acesso ao Porto de Itaguaí:

O acesso à CPBS no Porto de Itaguaí é feito, na parte inicial, por dois canais balizados, da altura da Ponta dos Castelhanos, na Ilha Grande e a Ponta do Arpoador, na Ilha da Marambaia, com 18 ou 22 milhas náuticas até a bacia de manobras da CPBS, dependendo do trecho inicial navegado a saber:

O primeiro é o Canal Derivativo, com 13 metros de profundidade, cerca de 4 milhas náuticas de extensão, com 4 pares de boias até o trecho final da bacia de evolução do TIG.

O segundo é o canal de acesso ao Terminal da Ilha Guaíba (Canal Privativo do TIG) com cerca de 9 milhas náuticas de extensão, composto por dois trechos retilíneos e uma curva entre eles. Todo o canal

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

e a bacia de manobra são perfeitamente balizados num total de 20 boias luminosas, dois alinhamentos de eixo de canal e dois faroletes nos extremos do píer.

O trecho inicial, das boias 1/2 até 7/8, possui 4 milhas náuticas de extensão e 280,00 metros de largura, e é dragado para 22,50 metros ao nível de redução das sondagens (média das baixa-mares de sizígia).

Segue-se uma curva acentuada, com cerca de 2,00 milhas náuticas de extensão e largura variando de 310,00 metros nas boias 7/8 até o máximo de 700,00 metros; sendo que as profundidades ao longo da curva são superiores a 24,00 metros. Esta curva está bem-sinalizada pelas boias 7/8 até 11/14.

O trecho final, com 3 milhas náuticas de extensão, inicia-se nas boias 11/14 e prolonga-se até a boia 15 e o dolphin de início do píer de minério, este tem largura superior a 320,00 metros e profundidade mínima de 23,00 metros, seguido pela bacia de manobras do TIG com 1.600,00 metros de comprimento, largura de 1.000,00 metros e profundidades superiores a 24,00 metros, cujos limites são sinalizados por 3 boias luminosas.

O segundo canal possui cerca de 10,50 milhas náuticas de extensão, continuando na direção NE e iniciando a partir de uma boia Cardinal Norte que fica 0,50 milha náutica após a bacia de manobras do TIG, passando pelo primeiro par de boias 1/2 (a 1,3 milha náutica da boia Cardinal Norte) que pertence ao Canal de acesso ao Porto Organizado de Itaguaí (sob jurisdição da Companhia Docas do Rio de Janeiro), passando pelo sul da Ilha do Martins (composta por um farolete branco de 8 milhas náuticas de alcance).

O Canal do Porto Organizado de Itaguaí foi dragado para 20,00 metros de profundidade e na largura de 200,00 metros em toda sua extensão (em 2009), e é composto por um total de 26 boias luminosas incluindo a bacia de evolução que começa após a boia 23.

**Art. 18** – A profundidade mínima do canal é de 19,50 metros.

### 2.12 BACIA DE EVOLUÇÃO

**Art. 19** - Centrada na posição de coordenadas geográficas:

Latitude 22° 56,4' S Longitude 043° 49,8 W

É sinalizada pelas boias 23, 25 e 27 e possui cerca de 700,00 metros de comprimento por 600,00 metros de largura, apresentando profundidade mínima de 20,00 metros.

### 2.13 BERÇOS

**Art. 20** – Particularidades do Píer: Único (Uno Quadrante)

- Comprimento de 143,00 metros composto por 04 dolphins (D) de atracação (D1, D8, D9 D3) e coligado através de passarelas a 04 dolphins de amarração: D4, D5 na extremidade Leste e D6 e D7 na extremidade Oeste.
- Comprimento Operacional do Píer: 230,00 metros
- Cais acostável máximo: 120,00 metros
- Comprimento total máximo: 300,00 metros
- Comprimento total mínimo: 111,50 metros

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

- Boca máxima: 50,00 metros
- Boca mínima: 24,50 metros
- Calado Máximo: 17,80 metros
- Porte bruto (DWT) máximo de 208.000 mt

### 3.0 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO TERMINAL

**Art. 21** – O horário de funcionamento das instalações do Terminal atualmente é de 24hs, podendo sofrer alterações sem comunicação prévia pela Administração do Terminal, observada a legislação vigente.

### 4.0 USO DAS ÁREAS DE FUNDEIO E INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

**Art. 22** – A autorização para a atracação nas instalações públicas, bem como a definição das prioridades, será concedida pela Administração do Porto a partir de solicitação do Terminal.

**Art. 23** – Os clientes e usuários do Terminal acatarão as determinações da Administração do Terminal e das autoridades competentes referentes à prioridade de atendimento às embarcações.

**Art. 24** – Os clientes e usuários do Terminal deverão fornecer toda documentação e informação exigidas pelas normas legais e da Administração do Terminal, sob pena de não ser autorizada a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação e o tráfego de embarcação na área do Terminal.

**Art. 25** – A Administração do Terminal poderá suspender ou cancelar qualquer atividade ou operação que esteja em desacordo com a legislação vigente, ao Regulamento da Autoridade Portuária, a este Regramento, ou que, de qualquer outra forma, prejudique o funcionamento do Terminal de modo a implicar em descumprimento às suas obrigações enquanto arrendatária do Poder Público.

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

**Art. 26** – É vedado às embarcações fundeadas ou atracadas efetuarem conserto nas máquinas e ou equipamentos que as impeçam de se movimentar, salvo em situações especiais, previamente autorizadas pela Administração do Terminal, ouvida, se for o caso, a Autoridade Marítima.

**Art. 27** – No caso de embarcações que transportem carga e/ou produtos perigosos, o proprietário, armador, operador, afretador, agente marítimo ou o comandante deverá fornecer com antecedência de 48 horas os seguintes dados:

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

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

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

III – o tipo de embalagem;

IV – o estado da carga e/ou dos produtos perigosos e a possibilidade de ocorrência de sinistro;

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

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

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

**Art. 28** – As embarcações e seus tripulantes ficam sujeitos ao presente Regulamento, durante o tempo em que permanecerem na área do Terminal.

**Art. 29** - As embarcações atracadas aos berços deverão cumprir prontamente as ordens que forem dadas pela Administradora do Terminal, inclusive imediata desatracação e saída do berço e da Área do Terminal, e em especial quando ocorrerem situações de anormalidade que comprometam a segurança de pessoas, do meio ambiente, instalações do Terminal e das próprias embarcações ou que prejudiquem o bom funcionamento do Terminal. Qualquer descumprimento sujeitará o proprietário, armador, operador ou afretador à multa diária ou fração equivalente de natureza não compensatória, a partir da ordem/notificação dada pela Administradora do Terminal, no valor de 58.000 (cinquenta e oito mil) DES, sem prejuízo das demais responsabilidades/consequências administrativas, civis, criminais, dentre outras a que der causa.

**Art. 30** – O comandante deve realizar as operações de carga, na forma programada, desatracando imediatamente após o término das operações.

**Art. 31** – O comandante deve observar a boa marinharia e as melhores práticas durante o período de atracação e de carregamento de minérios, incluindo, embora não se limitando, à:

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

II – instalação de geotêxtil nos pocetos dos porões, conforme disposto no artigo 34 e seguintes deste Regulamento.

**Art. 32** – No caso de ocorrência de chuvas, em qualquer intensidade, durante a faina de carregamento ou descarga, o comandante do navio deverá manter fechadas todas as tampas dos porões que não estão em operação.

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

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

**Art. 33** – Os pocetos das embarcações deverão estar inteiramente esgotados antes da atracação para o carregamento, a fim de não acrescentar umidade às cargas a serem embarcadas e de permitir a drenagem a partir do embarque.

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

### 5.0 INSTALAÇÃO DE GEOTÊXTIL

**Art. 34** – Para o embarque de finos de minérios no Terminal é compulsória a instalação de geotêxtil nos navios, por razões de segurança da navegação.

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

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

**Art. 35** – Os comandantes das embarcações programadas para operar no Terminal deverão manifestar à Administradora do Terminal, no prazo mínimo de sete (7) dias antes do ETA:

- I. sua concordância com a instalação a bordo de geotêxtil conforme Anexo B deste Regulamento; ou
- II. sua confirmação de que o equipamento de geotêxtil já está disponível a bordo.

**Art. 36** – A remoção do geotêxtil e os custos daí decorrentes, após a conclusão do transporte de finos de minério serão de responsabilidade do comandante do navio.

**Art. 37** – A Administradora do Terminal não será responsável por qualquer, dano direto ou indireto, perda, avaria, prejuízo ou despesa decorrente da ineficiente operação do geotêxtil.

**Art. 38** – Na hipótese de recusa do comandante em prosseguir ou concluir operação de carga na forma programada, poderá a Administradora do Terminal, a seu exclusivo critério e por conta do navio, observado o disposto no artigo 25, determinar a imediata desatracação da embarcação e seu deslocamento para um dos fundeadouros do Terminal ou qualquer outra área indicada, até que solucionado o impasse determinante da recusa, de modo a evitar prejuízo à regularidade, eficiência, e segurança das operações portuárias e ao meio ambiente.

**§ 1º** – A recusa do comandante em atender, prontamente, à ordem de deslocamento do navio para o fundeadouro ou qualquer outra área indicada sujeitará o proprietário, armador, operador ou afretador à multa diária ou fração equivalente de natureza não compensatória, a partir da ordem de desatracação, no valor de 58.000 (cinquenta e oito mil) DES, sem prejuízo das demais responsabilidades/consequências administrativas, civis, criminais, dentre outras a que der causa.

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

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

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

### 6.0 PREÇOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS

**Art. 39** – Os preços pelos serviços portuários e infraestrutura pública, mantidos pela Administração do Terminal, serão informados e cobrados pela própria Administração do Terminal. .

**Art. 40** – Os serviços com características específicas, adequadas aos clientes e usuários do Terminal serão livremente pactuados entre estes e a Administração do Terminal.

**Art. 41** – A Administração do Terminal não assume responsabilidade por serviços contratados por clientes e usuários do Terminal com terceiros. Os preços serão negociados pelos clientes e usuários do Terminal diretamente com tais terceiros, sem que haja qualquer responsabilidade, participação ou relação jurídica envolvendo a Administração do Terminal.

### 7.0 SEGURANÇA PORTUÁRIA

**Art. 42** – O Terminal opera de acordo com as normas e padrões internacionais de segurança ISPS (*International Ship and Port Facilities Security Code*) em Nível 1. O comandante deverá tomar ciência e se adequar a qualquer nível de protocolo de segurança sob o qual o Terminal esteja operando.

### 8.0 PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

**Art. 43** – Os navios, seus comandantes e tripulações deverão observar, durante sua estadia no Terminal, as regras de convivência harmônica e preservação do meio ambiente marinho contempladas neste Regulamento e na legislação pertinente.

**Art. 44** – É proibido às embarcações lançar óleo, resíduos, lixo ou qualquer material que prejudique ou contamine as águas na área do Terminal.

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

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

**Art. 45** – Não são permitidos, na Área do Terminal, serviços de limpeza do casco ou hélices das embarcações.

**Art. 46** – A Administração do Porto autoriza, através de empresas cadastradas, que o serviço de recepção de resíduos (lixo, sedimentos e resíduos oleosos) aconteça nos 7 (sete) dias da semana em período diurno, podendo a Administração do Porto autorizar o referido serviço em período noturno em situações excepcionais.

**§ 1º** – As empresas que fornecem o serviço de recepção de resíduos poderão ser consultadas na página oficial da Administração do Porto e da Organização Marítima Internacional – IMO. A requisição deste serviço deve evitar atrasos e impactos nas operações de movimentação portuária realizadas pelas Administração do Terminal.

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

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

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

**Art. 47** – Fica determinado, durante a navegação na área marítima adjacente ao Terminal e operação nas águas da Área do Terminal, em especial no canal de acesso, áreas de fundeio, berços e área de acostagem, que as embarcações se utilizem de combustível com teor de enxofre menor ou igual a 0,5% e/ou sistemas de limpeza de gases de exaustão (Exhaust Gas Cleaning Systems – EGCS), ou scrubbers, que não ocasionem qualquer descarte de efluentes no mar.

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

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

### 10.0 CONTROLE E GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

**Art. 48** – No caso de os navios necessitarem realizar a descarga de água de lastro, na forma do artigo 44, § 1º deste Regulamento, deve ocorrer em conformidade com a Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios (“Convenção BWM”), e todas e quaisquer medidas de implementação aplicáveis.

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

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

**Art. 49** – Os navios devem ter sempre capacidade de lastro ou deslastro suficiente em relação à capacidade de carga ou descarga, cabendo ao comandante garantir que o carregamento ou descarregamento e o respectivo lastro ou deslastro estejam adequadamente sincronizados em todos os momentos, para manter o navio dentro dos limites de estresse e estabilidade.

§ 1º – Caso o carregamento ou descarregamento precise ser interrompido ou atrasado continuamente durante mais de seis (6) horas consecutivas devido à capacidade insuficiente de lastro ou deslastro em relação à capacidade de carga ou descarga, ou ainda não conformidade com a Convenção BWM ou a qualquer outro motivo atribuível ao navio, a Administradora do Terminal terá o direito de ordenar que o navio desocupe o cais, determinando o momento de saída e eventual retorno ao berço, ficando o comandante e/ou o armador responsável: pelo custo dessa movimentação, inclusive despesas correlatas, pagamento de multa na forma do artigo 38 e seus parágrafos, bem como indenização ao Terminal por perdas e danos.

# COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

## 11.0 DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 50** – Todos os clientes, usuários, prestadores de serviços e seus representantes e prepostos deverão cumprir:

I – este Regulamento;

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

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

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

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

VI – Regulamento da Autoridade Portuária: normas e regulamentos aplicáveis emitidos pela Administração do Porto;

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

VIII – normas e definições dos órgãos reguladores, da Autoridade Marítima, órgãos ambientais, aduaneiros, sanitários, de saúde, de polícia marítima e outras determinadas pela legislação em vigor;

**Art. 51** – As condições para entrada, movimentação, permanência ou armazenagem de cargas serão determinadas pela Administração do Terminal, de acordo com as especificidades da carga.

**Art. 52** – A entrada e o fluxo de veículos, equipamentos, cargas ou pessoas na Área do Terminal depende de autorização da Administração do Terminal. Os clientes, usuários, prestadores de serviços e seus representantes e prepostos deverão consultar a Administração do Terminal sobre as regras aplicáveis com antecedência razoável da realização de qualquer operação.

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

**Art. 53** – Os clientes e usuários do Terminal ficam cientes de que a Administração do Terminal poderá informar às autoridades governamentais competentes as condições dos serviços prestados e dados operacionais, notadamente sobre a retirada de resíduos e as omissões das embarcações.

**Art. 54** – Em caso de incidente envolvendo a embarcação estrangeira e que provoque avarias na infraestrutura portuária terrestre ou aquaviária na Área do Terminal ou prejuízo as suas atividades, a Administração do Terminal poderá exigir do respectivo proprietário, armador ou operador, sem patrimônio no país, a prestação de garantia, na forma de caução idônea que assegure a eventual reparação dos danos emergentes, lucros cessantes e multas aplicáveis.

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

## COMPANHIA PORTUÁRIA BAÍA DE SEPETIBA

**§ 2º** – No caso de recusa ou omissão na prestação da garantia, a Administração do Terminal poderá requerer judicialmente o embargo da saída da embarcação até que a caução seja prestada, sem prejuízo dos deveres impostos neste Regulamento aos seus proprietários, armadores, operadores, afretadores e comandantes, especialmente quanto à desocupação do berço de carregamento.

**Art. 55** – A Administração do Terminal não será responsável por quaisquer atrasos, despesas, custos e prejuízos a proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes de navios, em decorrência do não cumprimento, por eles, das disposições deste Regulamento.

**Art. 56** – Proprietários, armadores, operadores, afretadores, comandantes de navios são responsáveis perante a Administração do Terminal e embarcadores, pelo descumprimento das disposições deste Regulamento.

**Art. 57** – Caso a embarcação deixe de cumprir qualquer obrigação prevista neste Regulamento para a qual não haja penalidade específica, tal descumprimento sujeitará a embarcação, seu comandante, proprietário, armador, operador e/ou afretador ao pagamento de multa diária de até 58.000 DES a critério exclusivo da Administração do Terminal, de natureza não compensatória, calculada desde a data do descumprimento até o efetivo cumprimento da obrigação, sem prejuízo das demais responsabilidades/consequências administrativas, civis, criminais, dentre outras a que der causa.

**Art. 58** – Este Regulamento será emitido em duas versões, uma na língua portuguesa e outra na linha inglesa. Em caso de eventuais conflitos entre as duas versões, a versão em português prevalecerá.

**Art. 59** – As versões atualizadas, em português e inglês, deste Regulamento e seus anexos estão disponíveis na página oficial da internet da Vale S.A.

**Art. 60** – Em caso de conflito entre as disposições do Regulamento da Autoridade Portuária e deste Regulamento, as disposições do Regulamento da Autoridade Portuária prevalecerão.

**§ 1º** – Em caso de conflito entre as disposições deste Regulamento e seus anexos, as disposições do Regulamento prevalecerão, exceto na hipótese de conflito com as disposições do Anexo A – *Summary*.

**§ 2º** – Os casos omissos serão resolvidos, em caráter definitivo, pela Administração do Terminal.

**Art. 61** – A Administração do Terminal se resguarda no direito de alterar, unilateralmente e a qualquer momento, as disposições do presente Regulamento e seus anexos, sem a necessidade de comunicação aos clientes, usuários e prestadores de serviços e seus representantes e prepostos.