



REGULAMENTO PORTUÁRIO

3ª. Edição – 09/2026

Administração Portuária do Porto do Açu
Porto do Açu Operações S.A.

EDIÇÃO

3ª Edição – 01 de setembro de 2026

STATUS DE PUBLICAÇÃO

Este Regulamento está em vigor desde **04 de setembro de 2026**,
a partir da sua data de publicação no site da Porto do Açu.
Quaisquer alterações futuras serão publicadas de igual forma.

PREFÁCIO

Com mais de uma década de operação, o Porto do Açu consolidou-se como um dos mais relevantes complexos porto-indústria do Brasil e uma plataforma estratégica para o desenvolvimento de negócios de alta competitividade. Sua proposta de valor combina eficiência logística, disponibilidade de infraestrutura e um ecossistema integrado que viabiliza soluções customizadas aos seus clientes, posicionando-o como um polo de atração para investimentos industriais e energéticos.

Alinhado às demandas globais de transição energética, o Porto do Açu se destaca como um hub para o desenvolvimento de indústrias de baixo carbono, apoiando a descarbonização de cadeias produtivas intensivas em emissões, por meio da integração entre geração de energia renovável, produção de hidrogênio de baixo carbono e consumo industrial em um mesmo ambiente. Essa visão estratégica reforça o compromisso do empreendimento com o desenvolvimento sustentável e com a construção de soluções para os desafios energéticos e climáticos contemporâneos.

A segurança é um valor inegociável e um dos pilares da Estratégia de Sustentabilidade da Porto do Açu. Nossas estruturas e processos são continuamente aprimorados para assegurar a proteção da vida, a integridade dos ativos e a continuidade das operações. Nesse contexto, destaca-se o Centro de Operações e Resposta a Emergências (CORE), que integra, de forma coordenada, além do Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS), funções associadas à Segurança Portuária, Riscos e Resposta à Emergências, promovendo maior eficiência operacional, sinergia entre as atividades e excelência no atendimento aos usuários do porto.

A atuação do Porto do Açu é orientada pela busca constante da melhoria contínua do ambiente de negócios e pelo fortalecimento de relações transparentes e colaborativas com seus usuários, parceiros e com a comunidade local. O compromisso com práticas ambientais e sociais responsáveis se traduz em iniciativas voltadas à preservação do meio ambiente, ao desenvolvimento regional e ao diálogo permanente com os territórios de entorno, consolidando uma atuação pautada pelos princípios ESG.

Neste contexto, o presente Regulamento Portuário, em sua 3ª Edição, continua a refletir os valores e diretrizes que orientam a Administração Portuária do Porto do Açu. Por meio de um conjunto de regras claras e abrangentes, estabelece as bases para um ambiente operacional seguro, eficiente e íntegro, no qual a excelência das operações, o respeito ao meio ambiente, a valorização da vida e a ética nas relações comerciais constituem compromissos compartilhados por todos aqueles que reconhecem o Açu como a melhor plataforma para o desenvolvimento de seus negócios.

Eugênio Figueiredo
CEO
Porto do Açu Operações S.A.

Vinicius Patel
Diretor de Administração Portuária
Porto do Açu Operações S.A.

HISTÓRICO DE ATUALIZAÇÕES

EDIÇÃO	DATA	RESPONSÁVEIS	DESCRIÇÃO
1ª.Ed.	07/11/2014	Andre Amaral Joffre Villote	Primeira edição do Regulamento Portuário
2ª.Ed.	01/10/2019	Ideraldo Goulart Luiz Gustavo Cruz	Nova edição do Regulamento Portuário.
2ª.Ed. Rev.01	19/12/2019	Vinícius Patel Luiz Gustavo Cruz	• Correção na denominação do empreendimento “Porto do Açu”. • Correção na denominação da “Capitania dos Portos” (CP) com jurisdição na área do Porto. • Itens alterados: B-4.1.c / B-4.1.d / B-4.5.a / C-1.2.a.(vii) / C-1.3.b / C-1.4.a / C-2.2.d / C-4.1.b / C-4.2.c / C-4.2.d / C-5.2.a / D-1.3.a / D-1.6.a / D-2.1.7.d / D-3.2.a / D-4.1.a / D-16.1.b / D-16.1.c • Itens reordenados: D-2.1.3 • Itens incluídos: B-1.4.b
3ª.Ed.	01/09/2026	Vinícius Patel Luiz Gustavo Cruz	Nova edição do Regulamento Portuário: • Atualização da estrutura da Adm. Portuária. • Atualização de referências normativas. • Correções ortográficas. • Revisão geral de regras aplicáveis.

SUMÁRIO

PARTE A: DISPOSIÇÕES EXPLICATIVAS

A-1. PREÂMBULO	10
A-2. APLICAÇÃO.....	10
A-3. LEITURA DO REGULAMENTO	11
A-4. CONTATO COM A ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	11

PARTE B: DISPOSIÇÕES GERAIS

B-1. APLICAÇÃO	12
B-1.1. DISPOSIÇÕES SOBRE RESPONSABILIDADE.....	12
B-1.2. INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO	12
B-1.3. IDIOMAS.....	13
B-1.4. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E RESOLUÇÃO DE DISPUTAS	13
B-2. DEFINIÇÕES	13
B-3. REFERÊNCIAS GEOGRÁFICAS	23
B-3.1. LIMITES DO PORTO DO AÇU.....	23
B-3.2. LIMITES DA ÁREA VTS.....	23
B-3.3. CANAL DE NAVEGAÇÃO	23
B-3.4. ÁREAS DE FUNDEIO.....	23
B-4. ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA	24
B-4.1. ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.....	24
B-4.2. ADMINISTRAÇÃO DA ÁREA OPERACIONAL	24
B-4.3. CAPITÃO DOS PORTOS	25
B-4.4. PRATICAGEM.....	25
B-4.5. COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO.....	26
B-4.6. CENTRO DE OPERAÇÕES E RESPOSTA À EMERGÊNCIAS.....	26
B-4.7. CENTRO VTS	26
B-4.8. AGENTE MARÍTIMO.....	27
B-5. TARIFAS PORTUÁRIAS	27

PARTE C: DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS A TODOS OS USUÁRIOS

C-1. PRINCÍPIOS GERAIS	29
C-1.1. SISTEMA DE GESTÃO	29
C-1.2. ATIVIDADES PROIBIDAS.....	29
C-1.3. PERDA DE MATERIAL, EQUIPAMENTO OU CARGA	30
C-1.4. OBSTÁCULOS E SUA REMOÇÃO.....	30
C-2. MEIO AMBIENTE	30
C-2.1. LICENCIAMENTO	30
C-2.2. PREVENÇÃO À POLUIÇÃO.....	30
C-2.3. POLUIÇÃO HÍDRICA	31
C-2.3.1. ÁGUAS SUBTERRÂNEAS.....	31
C-2.3.2. DESCARTE DE POLUENTES.....	32

C-2.4. POLUIÇÃO DO AR	32
C-2.5. POLUIÇÃO DO SOLO	32
C-2.6. FOTOPOLUIÇÃO	33
C-2.7. GESTÃO DE RESÍDUOS.....	33
C-2.8. EMERGÊNCIAS.....	33
C-2.8.1. PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL	33
C-2.8.2. RESPOSTA À EMERGÊNCIAS	33
C-3. SAÚDE E SEGURANÇA	34
C-3.1. ÁLCOOL E DROGAS	34
C-3.2. TREINAMENTO DE PESSOAL	34
C-3.3. SAÚDE OCUPACIONAL.....	34
C-3.4. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO	34
C-3.5. ACESSO SEGURO	35
C-3.6. ILUMINAÇÃO	35
C-3.7. USO DE DISPOSITIVOS PORTATÉIS EM ÁREAS DE RISCO	35
C-3.8. COMBATE A INCÊNDIO.....	35
C-3.9. SIMULADOS E EXERCÍCIOS	35
C-4. SEGURANÇA PORTUÁRIA	36
C-4.1. NÍVEL DE SEGURANÇA.....	36
C-4.2. ACESSO AO PORTO	36
C-4.3. ARMAS DE FOGO E EXPLOSIVOS	37
C-5. TRANSPORTE TERRESTRE	37
C-5.1. REGRAS GERAIS DE TRÂNSITO.....	37
C-5.2. DEFEITO DE VEÍCULO	38
C-5.3. VEÍCULOS DE GRANDES DIMENSÕES	38
C-5.4. PEAÇÃO DE CARGA.....	38
C-5.5. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS	39
C-6. ATIVIDADES COMERCIAIS.....	39
C-6.1. LICENCIAMENTO E PERMISSÃO.....	39
C-7. OBRAS CIVIS, INDUSTRIAIS E PORTUÁRIAS.....	39
C-7.1. REQUISITOS GERAIS	39
C-7.2. APROVAÇÃO DE PROJETOS	39
C-7.3. ALTERAÇÕES EM PROJETOS	40
C-7.4. CONSTRUÇÃO E MONTAGEM	40
C-7.5. ESCAVAÇÕES	40
C-7.6. ÁREAS DE DESPEJO.....	41
C-7.7. INTERFERÊNCIAS COM AS VIAS	41
C-7.8. CANTEIRO DE OBRAS.....	41
C-8. MANUSEIO DE CARGA.....	41
C-8.1. CARGAS PERIGOSAS	41
C-8.2. MOVIMENTAÇÃO, PEAÇÃO, AMARRAÇÃO E LONAMENTO.....	41
C-8.3. ESTOQUE DE CARGA	42
C-9. OUTROS VEÍCULOS.....	42

C-9.1. HELICÓPTEROS	42
C-9.2. AERONAVES AUTÔNOMAS OU REMOTAMENTE PILOTADAS (DRONES)	42
C-10. AVISO DE INCIDENTE	43

PARTE D: DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS AOS TERMINAIS, EMBARCAÇÕES E ATIVIDADES RELACIONADAS

D-1. PRINCÍPIOS GERAIS.....	44
D-1.1. ACESSO À INFORMAÇÃO DE EMBARCAÇÃO	44
D-1.2. BOA MARINHARIA	44
D-1.3. CÓDIGOS E CONVENÇÕES	44
D-1.4. TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA	44
D-1.5. ÁREAS DE SEGURANÇA	44
D-1.6. PESCA, ATIVIDADES ESPORTIVAS E RECREATIVAS.....	45
D-2. MEIO-AMBIENTE	45
D-2.1. POLUIÇÃO HÍDRICA.....	45
D-2.1.1. PREVENÇÃO DE DESCARGAS ACIDENTAIS.....	45
D-2.1.2. ATIVIDADES DE MANUTENÇÃO	45
D-2.1.3. ÁGUA RESIDUAL.....	46
D-2.1.4. ÁGUA DE LASTRO.....	46
D-2.1.5. SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES.....	46
D-2.1.6. PREVENÇÃO DE BIOINVASÃO.....	47
D-2.1.7. VAZAMENTO	47
D-2.2. POLUIÇÃO DO AR	47
D-2.2.1. EMISSÕES DE FUMAÇA	47
D-2.2.2. EMISSÃO DE GASES DA CARGA	47
D-2.3. GESTÃO DE RESÍDUOS	48
D-3. SAÚDE E SEGURANÇA	48
D-3.1. ACESSO SEGURO À EMBARCAÇÃO.....	48
D-3.2. TRABALHO ADJACENTE À ÁGUA	49
D-3.3. TRABALHOS A QUENTE	49
D-3.4. EXERCÍCIOS DE EMERGÊNCIA	49
D-3.5. LANÇAMENTO DE EMBARCAÇÃO DE EMERGÊNCIA.....	49
D-3.6. HOMEM AO MAR.....	49
D-3.7. COMBATE A INCÊNDIO	49
D-3.8. USO DE PIROTÉCNICOS	50
D-3.9. TESTE E POSICIONAMENTO DE EQUIPAMENTO DE CARGA	50
D-4. SEGURANÇA PORTUÁRIA	50
D-4.1. CONTROLE DE SEGURANÇA	50
D-4.2. EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PESSOAS.....	50
D-5. SERVIÇO DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES (VTS).....	51
D-5.1. EMBARCAÇÕES PARTICIPANTES	51
D-5.2. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO, GOVERNO E COMUNICAÇÃO	51
D-5.3. QUARTO DE SERVIÇO NO PASSADIÇO.....	51
D-5.4. PONTOS DE NOTIFICAÇÃO	51
D-5.5. NOTIFICAÇÃO DE DANOS E INCIDENTES	51

D-5.6. UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS DE FUNDEIO	52
D-5.6.1. FUNDEIO DE EMBARCAÇÕES	52
D-5.6.2. UTILIZAÇÃO DO FUNDEADOURO INTERNO.....	52
D-5.6.3. USO DE BOIAS DE ARINQUE.....	52
D-5.6.4. MANUSEIO DE MATERIAIS	52
D-5.6.5. EMBARQUE DE PESSOAS.....	53
D-6. ORGANIZAÇÃO DO TRÁFEGO	53
D-6.1. PARÂMETROS OPERACIONAIS	53
D-6.1.1. INÍCIO DE OPERAÇÃO DE NOVOS BERÇOS	53
D-6.1.2. ESTABELECIMENTO E ALTERAÇÃO DE PARÂMETROS OPERACIONAIS	54
D-6.1.3. MANOBRAS ESPECIAIS	54
D-6.2. PRIORIDADE E SEQUENCIAMENTO DE MANOBRAS	54
D-6.3. LIVRE PASSAGEM	55
D-6.4. MARCAS DE CALADO E LINHA DE CARGA	55
D-6.5. CONDIÇÃO DE ESTABILIDADE	55
D-6.6. VELOCIDADE E AFASTAMENTO DE SEGURANÇA.....	56
D-6.7. PRONTIDÃO DO SISTEMA DE FUNDEIO.....	56
D-6.8. CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM	56
D-6.9. PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM DP.....	56
D-6.10. USO DE IMPELIDORES LATERAIS E AZIMUTAIS	57
D-6.11. USO DE BOIAS DE AMARRAÇÃO	57
D-6.12. EMBARCAÇÕES DE PESCA	57
D-6.13. AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO	57
D-6.14. AUTORIZAÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO.....	57
D-6.15. FECHAMENTO DE BARRA.....	57
D-6.16. EMBARCAÇÕES SOLICITANDO ABRIGO	58
D-7. NOMEAÇÃO DE EMBARCAÇÃO	58
D-7.1. ANTES DA CHEGADA.....	58
D-7.2. CHEGADA.....	59
D-7.3. MUDANÇA DE BERÇO OU FUNDEADOURO.....	59
D-7.4. SAÍDA	59
D-8. LIBERAÇÃO DE EMBARCAÇÃO PELAS AUTORIDADES.....	59
D-8.1. ALFÂNDEGA E IMIGRAÇÃO	59
D-8.2. LIVRE PRÁTICA E QUARENTENA.....	60
D-9. SERVIÇO DE PRATICAGEM.....	60
D-9.1. OBRIGATORIEDADE.....	60
D-9.2. ISENÇÃO DE PRATICAGEM	60
D-9.3. RESPONSABILIDADES	60
D-9.4. AGENDAMENTO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM	61
D-9.5. TARIFAS DE PRATICAGEM	61
D-9.6. EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PRÁTICO	61
D-10. SERVIÇO DE REBOCAGEM PORTUÁRIA	62
D-10.1. OBRIGATORIEDADE.....	62

D-10.2. REQUISITOS OPERACIONAIS	62
D-10.3. RESPONSABILIDADES	62
D-10.4. AGENDAMENTO DE REBOCADORES	62
D-10.5. TARIFAS DE REBOCAGEM PORTUÁRIA	62
D-11. OUTROS SERVIÇOS.....	63
D-11.1. EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO	63
D-11.2. ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS	63
D-11.3. AGENCIAMENTO MARÍTIMO	63
D-11.4. MERGULHOS COMERCIAIS.....	64
D-12. AMARRAÇÃO.....	64
D-12.1. PLANO DE AMARRAÇÃO	64
D-12.2. EQUIPES DE AMARRAÇÃO	64
D-12.3. CABEÇOS DE AMARRAÇÃO E DEFENSAS	65
D-12.4. CABOS DE AMARRAÇÃO	65
D-12.5. USO DE GUINCHO DE AMARRAÇÃO AUTOMÁTICO	65
D-13. MANUSEIO DE CARGA	65
D-13.1. PLANO DE CARGA OU DESCARGA	65
D-13.2. SUPERVISÃO DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	66
D-13.3. COMUNICAÇÃO DURANTE OPERAÇÃO	66
D-13.4. TRANSFERÊNCIA DE CARGA DE ÓLEO OU DERIVADOS ENTRE EMBARCAÇÕES	66
D-13.5. CARGAS PERIGOSAS.....	67
D-13.6. MOVIMENTAÇÃO, PEAÇÃO E AMARRAÇÃO	67
D-14. PRONTIDÃO DE EMBARCAÇÃO.....	67
D-14.1. PRONTIDÃO	67
D-14.2. REPAROS EM EMBARCAÇÕES	68
D-14.3. USO DE PROPULSORES E IMPELIDORES	68
D-14.4. CALIBRAÇÃO DE AGULHA.....	68
D-14.5. CABO DE REBOQUE DE EMERGÊNCIA	68
D-15. OBRAS CIVIS E CONSTRUÇÕES	69
D-15.1. APROVAÇÃO DE PROJETOS	69
D-15.2. LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS	69
D-15.3. OBTENÇÃO DE INFORMAÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS.....	69
D-15.4. DRAGAGEM	69
D-16. OUTROS VEÍCULOS	70
D-16.1. HELICÓPTEROS.....	70
D-16.2. VEÍCULOS OPERADOS REMOTAMENTE.....	70

PARTE A: DISPOSIÇÕES EXPLICATIVAS

A-1. PREÂMBULO

A-1.a. A Porto do Açu Operações S.A. (“Administrador Portuário” ou “Administração Portuária”), por meio deste Regulamento, define os termos e condições para a utilização do Porto do Açu.

A-1.b. Este Regulamento estabelece as regras aplicáveis no Porto do Açu, complementado pelos Procedimentos Associados que estabelecem a forma de atendimento sempre que essa necessidade for verificada pela Administração Portuária. O Regulamento e os Procedimentos são adiante referenciados em conjunto como “Regulamentação”.

A-1.c. Este Regulamento deverá ser lido em conjunto com os Procedimentos Associados que definem as formas de atendimento às regras estabelecidas neste Regulamento, e encontram-se disponíveis para *download* no site da Administração Portuária.

A-1.d. Todas as disposições constantes nesta Regulamentação foram elaboradas visando o benefício mútuo de todos os Usuários do Porto do Açu (“Usuários”), pessoa física ou jurídica, de forma a promover um ambiente de trabalho e negócios seguro e sustentável. Eventuais Casos Omissos devem ser consultados junto à Administração Portuária.

A-1.e. A Administração Portuária pode alterar a Regulamentação a qualquer momento, conforme necessário, sendo aplicável a todos os Usuários após a publicação no site da Administração Portuária.

A-2. APLICAÇÃO

A-2.a. As disposições presentes neste Regulamento são estabelecidas pelo Administrador Portuário, sendo aplicáveis a todos os Usuários.

A-2.b. Toda atividade realizada no Porto por um Usuário deve ser conduzida de acordo com a legislação brasileira e o disposto na Regulamentação, os Códigos e Convenções Internacionais (Legislação Aplicável), bem como em consonância com as melhores práticas aplicáveis.

A-2.c. A Administração Portuária se reserva o direito de não permitir o ingresso no Canal de Navegação a Embarcações que não se encontrarem em conformidade com as regras de construção e de segurança de sociedades classificadoras reconhecidas pela Autoridade Marítima Brasileira, bem como a aquelas que não se encontrem em plenas condições de navegação, manobrabilidade e fluabilidade, de forma a salvaguardar os interesses comuns dos Usuários quanto a segurança da navegação e preservar a integridade dos ativos portuários.

A-2.d. Da mesma forma, a Administração Portuária se reserva o direito de não permitir o ingresso no Porto a veículos e condutores que não se encontrarem em conformidade com as Leis Brasileiras aplicáveis, de forma a salvaguardar o interesse comum dos Usuários quanto ao trânsito seguro de veículos nas vias terrestres internas e preservar a integridade dos ativos portuários.

A-2.e. Para fins de atendimento ao disposto neste Regulamento, Ferroport Logística Comercial Exportadora SA é a empresa responsável pela administração da infraestrutura compartilhada do T1, incluindo as áreas comuns e respectivo canal de navegação de acesso ao T1, de forma

que este Regulamento não se aplica às áreas que compõem a infraestrutura ocupada pelos Terminais em operação no T1, exceto naquilo que compete a Área VTS do Porto do Açu.

A-3. LEITURA DO REGULAMENTO

A-3.a. Este Regulamento é dividido em 4 partes, conforme abaixo:

- (i) Parte A, contendo notas explicativas sobre a versão atual deste Regulamento;
- (ii) Parte B, fornecendo informações básicas sobre o ambiente onde este Regulamento se aplica;
- (iii) Parte C, fornecendo as regras comuns aplicáveis a todos os Usuários do Porto; e
- (iv) Parte D, contendo as regras adicionais e específicas aplicáveis a Terminais, Embarcações e atividades relacionadas.

A-3.b. Todos os termos escritos em letra maiúscula utilizados ao longo deste Regulamento são definidos de acordo com a lista de definições, disponível na Parte B.

A-4. CONTATO COM A ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

A-4.a. Para fins de atendimento ao disposto neste Regulamento, incluindo a solicitação de autorizações e informações junto à Administração Portuária, os seguintes canais de comunicação devem ser utilizados:

- (i) **Centro de Operações e Resposta à Emergências (CORE):**
Telefone +55 (22) 2133-1212 / +55 (22) 98123-5555
E-mail: core@portodoacu.com.br
Rádio: UHF Canal 7 / VHF Canal 16.
- (ii) **Centro VTS Açu:**
Telefone: +55 (22) 2133-1223 / +55 (22) 98119-3700
E-mail: acu.vts@portodoacu.com.br
Rádio: VHF Canais 10 e 16.

PARTE B: DISPOSIÇÕES GERAIS

B-1. APLICAÇÃO

B-1.1. DISPOSIÇÕES SOBRE RESPONSABILIDADE

B-1.1.a. Nada disposto neste Regulamento irá exonerar um Usuário do cumprimento da Legislação Aplicável às suas atividades realizadas no Porto, incluindo, mas não limitado, às atividades de manuseio e transporte de cargas ou pessoas pelos modais terrestre, aéreo ou marítimo, operações portuárias e industriais de quaisquer naturezas, execução de obras entre outras.

B-1.1.b. A Administração da Área Operacional é responsável pelas consequências das suas atividades, bem como pelas consequências das atividades de Usuários que venham a adentrar no Porto por sua solicitação ou para atendê-lo, seja diretamente ou para terceiros, quer seja dentro da respectiva Área Operacional ou na Área Comum.

B-1.1.c Cada Usuário é responsável pelas consequências das suas atividades realizadas no Porto, respondendo 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:

- (i) Descumprimento das condições estabelecidas nas respectivas licenças e/ou autorizações;
- (ii) Não-conformidade quaisquer exigências feitas pela Administração Portuária e/ou Autoridades Competentes;
- (iii) Alterações adversas das características do ambiente;
- (iv) Poluição de qualquer tipo;
- (v) Contaminação do solo e/ou água;
- (vi) Impacto adverso na qualidade do ar, fauna e/ou flora;
- (vii) Degradação da saúde, segurança e bem-estar da população;
- (viii) Criação de condições adversas para atividades sociais e econômicas;
- (ix) Impacto adverso às condições estéticas e/ou sanitárias do meio ambiente;
- (x) Descarte de materiais e resíduos em desacordo com os padrões ambientais vigentes;
- (xi) Incidentes de tráfego e navegação;
- (xii) Descumprimento da Legislação Aplicável.

B-1.1.d. A relação acima serve apenas como exemplo, podendo haver outros casos não previstos neste Regulamento pelos quais o Usuário será responsabilizado integralmente.

B-1.2. INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

B-1.2.a. Devem ser observadas as seguintes regras para interpretação do Regulamento:

- (i) As palavras e expressões abaixo descritas terão o significado atribuído no Item B-2 deste Regulamento.
- (ii) Os termos não definidos neste Regulamento terão o significado atribuído nos Procedimentos Associados ou, na ausência de tal definição, terão o significado normalmente atribuído a eles na Lei Aplicável, Códigos e Convenções, normas e regulamentos (nacionais e internacionais), quaisquer outros acordos ou contratos utilizados no transporte e/ou atividades portuárias;

- (iii) Qualquer referência à Lei Aplicável levará em consideração as alterações feitas a mesma de tempos em tempos;
- (iv) Todos os Usuários devem agir de boa-fé ao interpretar e cumprir as disposições do Regulamento e dos Procedimentos;
- (v) As referências ao Governo e às Autoridades Competentes incluirão todas as Organizações, Autoridades, Agências Reguladoras etc. do Governo Brasileiro e as respectivas Organizações Estaduais e Municipais com jurisdição sobre a área onde está localizado o Porto;
- (vi) Referências às palavras “incluir” ou “incluindo” devem ser consideradas como seguidas por “sem limitação” ou “mas não limitado a” independentemente de serem ou não seguidas por tais frases ou palavras similares; e
- (vii) Dimensões, pesos, massas, volumes, temperaturas, velocidade etc. são referentes ao sistema métrico.

B-1.3. IDIOMAS

B-1.3.a. Este Documento é publicado pela Administração Portuária em Português e Inglês. Em caso de conflito entre as versões, a versão em Português deverá prevalecer.

B-1.4. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E RESOLUÇÃO DE DISPUTAS

B-1.4.a. Este Regulamento será regido e interpretado de acordo com a legislação brasileira.

B-1.4.b. Fica eleito o foro da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro como competente para dirimir as divergências relacionadas ou oriundas deste Regulamento Portuário e de sua execução, com expressa renúncia a qualquer outro por mais privilegiado seja, por todas as partes envolvidas.

B-2. DEFINIÇÕES

B-2.a. As palavras e expressões a seguir terão o significado definido conforme abaixo:

Abastecimento: Operação de fornecimento de combustível para um veículo ou embarcação, destinado à propulsão, operação de sistemas auxiliares, lubrificação de motor e respectivas máquinas.

Administração da Área Operacional: Pessoa jurídica que desenvolve atividades comerciais autorizadas no Porto do Açu sob sua responsabilidade.

Administração Portuária ou Administrador Portuário: A Porto do Açu Operações S.A., na qualidade de administrador do Complexo Portuário e Industrial do Açu.

AET: Autorização Especial de Trânsito.

Agente Marítimo: Pessoa física e/ou jurídica que atua como preposto do Armador e do Comandante de uma Embarcação no porto.

Água de Lastro: Água utilizada a bordo de um navio para controle de trim, banda, calado, estabilidade ou das tensões do navio.

AIS: Sistema Automático de Identificação de embarcação.

ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil.

ANP: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

ANTT: Agência Nacional de Transportes Terrestres.

ANVISA: Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

Área de Abrangência: Área resultando do conjunto das Áreas Operacionais e Área VTS.

Área Comum: Toda área utilizada de forma compartilhada pelos Usuários do porto, tais como vias de acesso terrestre, Canal de Navegação etc.

Área de Despejo: Área autorizada pelas Autoridades Competentes onde são despejados os sedimentos resultantes das atividades de dragagem, em terra ou no mar.

Área de Fundeio: Vide Fundeadouro.

Área de Abrangência: Área resultando do conjunto das Áreas Operacionais e Área VTS.

Área de Segurança: Área onde não é permitido o tráfego e/ou a permanência de Embarcações não envolvidas em operações no Porto do Açu, incluindo embarcações de esporte e recreio, Embarcações de Pesca, entre outras.

Área Operacional: Qualquer área no Porto do Açu, incluindo a área marítima (Área VTS), que seja própria, arrendada ou cedida a um Usuário, pessoa jurídica ou física, para o desenvolvimento de suas atividades, incluindo Terminais, áreas de fundeio e quaisquer outras áreas. O termo pode fazer referência também ao respectivo Usuário responsável pela Área Operacional / Administração da Área Operacional.

Área Sensível: Área que contém um ou mais Ativos Críticos e que exige medidas de segurança e proteção específicas, tais como restrição de acesso, obtenção de informações, imagens etc.

Área VTS: Área delineada formalmente declarada na qual o Provedor de VTS está legalmente autorizado a prestar o serviço de tráfego de embarcações.

Armador: Pessoa que possui legalmente a embarcação ou que assumiu a responsabilidade pela operação da embarcação da pessoa que a possui legalmente.

Atalaia: Lugar em terra onde há uma estação de vigilância visual, um escritório ou a sede do serviço de Praticagem.

Ativos Críticos: Instalações, sistemas, equipamentos, edificações, centros de controle, portarias, áreas alfandegadas, áreas sujeitas ao Código ISPS, sistemas de vigilância, utilidades essenciais, vias críticas e demais locais assim classificados pela Administração Portuária, cujo acesso, permanência, registro de imagem, sobrevoo, operação ou intervenção estejam sujeitos a controles adicionais de segurança, e cuja interrupção tem potencial para causar danos à operação ou a organização.

AtoN: Auxílio à Navegação (vide definição).

Atracação: A amarração de uma Embarcação a um cais ou a outra embarcação, iniciada no momento do primeiro cabo passado para terra ou para a outra embarcação.

Atracada (Atracar): Condição da Embarcação quando amarrada ao berço ou a contrabordo de outra Embarcação.

Autoridade Competente: Qualquer Autoridade Brasileira ou estrangeira, conforme aplicável, com competência sobre o assunto em questão.

Autoridade Marítima: A Marinha do Brasil e seus órgãos, enquanto autoridade brasileira responsável pela promoção da salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação e prevenção de Poluição hídrica.

Autorização: Qualquer anuência, permissão, concessão, delegação emitida por Autoridade Competente ou pela Administração Portuária.

Auxílio à Navegação: Dispositivo, sistema ou serviço, externo às embarcações, projetado e operado para melhorar a segurança e a eficiência da navegação de embarcações individuais e/ou tráfego de embarcações.

Aviso aos Navegantes: Publicação oficial elaborada pelo CHM com o propósito principal de fornecer aos navegantes e usuários em geral informações destinadas à atualização de cartas e publicações náuticas brasileiras.

Bacia de Evolução: Área adjacente às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação das Embarcações no porto.

Barra: Termo que faz referência à entrada e saída do Canal de Acesso ou navegação de um porto, que pode ser declarado, por exemplo, fechado ao tráfego de embarcações pela Autoridade Marítima a depender das condições de meteoceanográficas no momento.

Boa Marinharia: Comportamento que inclui uma variedade de qualidades e práticas que, juntas, tornam uma embarcação segura e bem administrada.

BWM (código): Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios.

CA: Ver Certificado de Aprovação (CBMERJ).

Cabo de Reboque de Emergência: Cabo de reboque que, em caso de incêndio a bordo ou no terminal, permite que os envolvidos na assistência reboquem o navio em segurança sem a assistência direta da tripulação.

Calado: Distância vertical medida entre a linha d'água e parte mais inferior do casco (quilha), incluindo a espessura do casco.

Calado Aéreo: Distância vertical medida entre a linha d'água do navio de projeto ao seu ponto mais alto.

Canal de Acesso: Via navegável principal de acesso a uma área relativamente protegida onde se localizam instalações portuárias para as quais se destinam as embarcações.

Canal de Navegação (T2): O Canal de Acesso (via marítima dragada entre o primeiro par de boias até a entrada dos molhes) em conjunto com o Canal Interno do T2 (via navegável desde a entrada dos molhes até o fim da área dragada).

Canal Interno (T2): Via navegável dentro de uma área relativamente protegida que permite a aproximação às instalações portuárias onde se realizam transferências de carga, abastecimento de embarcações, embarque e desembarque de pessoas, prestação de serviços marítimos, entre outros.

Capitania dos Portos: Organização Militar da Marinha do Brasil com jurisdição sobre a área do Porto do Açu e que tem como função, direta ou por intermédio de suas Delegacias e Agências locais, exercer as atribuições como representante local da Autoridade Marítima.

Capitão dos Portos: Oficial da Marinha do Brasil, titular da Capitania dos Portos com jurisdição sobre a área do Porto do Açu, com delegação de autoridade e responsabilidade para exercer as atribuições como representante da Autoridade Marítima no tocante à fiscalização do tráfego aquaviário, nos aspectos relativos à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações na área sob sua jurisdição.

Carga: Produtos de todos os tipos, transportado, carregado, estocado, guardado, descarregado ou à espera para ser carregado.

Carga Perigosa: Qualquer substância que, dadas às suas características físicas e químicas, possa oferecer, quando em transporte, riscos à segurança pública, saúde de pessoas e meio ambiente, de acordo com os critérios de classificação conforme a Legislação Aplicável.

Caso Omisso: É toda hipótese não prevista no Regulamento Portuário.

CBMERJ: Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro.

Centro VTS: Parte integrante do CORE, onde está estabelecido o centro de controle operacional do serviço de tráfego de embarcações (VTS) do Porto do Açu.

Certificado de Aprovação: Documento expedido pelo CBMERJ que atesta que as instalações de uma empresa estão em conformidade com as normas de segurança contra incêndio e pânico.

Certificado de Isenção de Praticagem: Documento emitido pela Autoridade Marítima à Comandante de Embarcação, sob determinadas regras, que o autoriza a conduzir a Embarcação sob seu comando no interior de uma ZP específica ou parte dela, sendo-lhe atribuído, no que couber, os mesmos deveres do Prático conforme Legislação Aplicável.

CHM: Centro de Hidrografia da Marinha, Marinha do Brasil.

CIS: Código Internacional de Sinais.

Códigos e Convenções: Códigos e Convenções relevantes ao porto ou à navegação, ou a ambos, emitido pela IMO, ILO ou as Convenções Regionais relacionadas à proteção do meio-ambiente.

CODIN: Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro.

Comandante: Pessoa a quem o comando e a gestão do navio são confiados.

CORE: Centro de Operações e Resposta a Emergências do Porto do Açu, estrutura da Administração Portuária que integra a gestão de tráfego marítimo (Centro VTS), segurança corporativa, segurança (*safety*), meio-ambiente, riscos e resposta a emergências.

CP: Ver Capitania dos Portos, Marinha do Brasil.

CTS: Cartão de Tripulação de Segurança de uma Embarcação.

Custo: Todos os valores monetários, em moeda nacional ou estrangeira, conforme o caso, aplicáveis ou incorridos em função de determinado evento, incluindo todas as despesas, taxas, tarifas, encargos, impostos, multas, juros etc.

Dano: Qualquer estrago, deterioração e/ou prejuízo causado por um Usuário ao seu próprio ativo e/ou a um ativo de terceiros, ao meio ambiente e/ou a pessoas no Porto do Açu.

DECEA: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, Força Aérea Brasileira.

DHN: Diretoria de Hidrografia e Navegação, Marinha do Brasil.

Dia (ou diurno): Período do dia entre o nascer e o pôr do sol no Porto, conforme divulgado pelo Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (CPTEC-INPE) para São João da Barra.

DISJB: Distrito Industrial de São João da Barra.

Documento: Este Regulamento Portuário.

DP: Posicionamento Dinâmico.

DPC: Diretoria de Portos e Costas, Marinha do Brasil.

Dragagem: Ato de retirada, escavação ou remoção de material ou sedimentos com a finalidade de estabelecimento ou manutenção da Profundidade no leito do corpo d'água.

Drone: Termo utilizado como sinônimo de UA, cobrindo aeronaves autônomas ou remotamente pilotadas.

DUV: Documento Único Virtual gerado no sistema Porto Sem Papel (PSP).

Embarcação: Designa toda a classe de embarcação, incluídas as embarcações sem deslocamento, utilizadas ou que podem ser utilizadas como meio de transporte sobre a água e/ou que sejam empregadas na execução de atividades sob ou sobre as águas.

Embarcação de Pesca: Toda embarcação projetada e/ou empregada na atividade de pesca.

Embarcação Participante (na Área VTS): Todas as Embarcações em condições de interagir com o VTS.

Embarcação de Apoio Marítimo: Embarcações empregadas nas atividades de apoio à operações em alto mar.

Emergência: Ocorrência natural ou causada pelo ser humano, independente de culpa, que requer uma resposta para proteger a vida, o meio ambiente e/ou a propriedade, e que cause impacto às atividades operacionais regulares no Porto do Açu.

Encalhada (Encalhar): Condição em que uma Embarcação se encontra incapacitada de se movimentar como consequência de estar tocando o fundo ou por encontra-se em local com muita pouca água abaixo da quilha.

ESI: Índice Ambiental de Navios, Associação Internacional de Portos.

ETA: Horário Estimado de Chegada.

FOD: *Foreign Object Debris* (Detritos de Objetos Estranhos).

Fora de Operação: Condição em que a Embarcação permanece em situação tais como, mas não limitado a, aguardando contrato comercial, em condição de abandono, em período de defeso da pesca, em processo de mudança de bandeira, em reparos, sub judice, em condição *laid-up* etc. conforme Legislação Aplicável.

Fundeadouro: Área onde é permitido o Fundeio e permanência de Embarcações.

Fundeadouro Interno (Área de Fundeio Interna): Área de fundeio estabelecida no Canal de Navegação T2 (Canal Interno).

Fundeada (Fundear): Condição em que uma Embarcação se encontra flutuando, mas impedida de se mover além de determinada distância pela utilização de seu ferro.

FRZ: *Flight Restriction Zone* (Zona de Restrição de Voo).

IALA: Associação Internacional de Autoridades de Sinalização Náutica

IALA-B: Referência ao Sistema "B" de Balizamento Marítimo da IALA.

IBAMA: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

IAPH: Associação Internacional de Portos.

IMDG (código): Código Marítimo Internacional para Cargas Perigosas.

IMO: Organização Marítima Internacional.

Incidente: Situação inesperada que, pela sua amplitude, circunstância e/ou característica, pode causar danos às pessoas, ao meio ambiente, a equipamentos, estruturas, provocar a paralisação, mesmo que temporária, de atividades no Porto bem como aquelas que possam representar risco à segurança portuária, patrimonial e à proteção do ambiente portuário.

ISPS (código): Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.

Legislação Aplicável: Todas as leis, decretos, códigos, tratados, convenções, regulamentos, instruções, normativos, portarias e disposições emitidas por uma

Autoridade Competente ou por qualquer Organização Internacional que seja ratificada pelo Brasil e em vigor no momento de aplicação deste Regulamento.

Levantamento Hidrográfico: Conjunto de atividades executadas na obtenção de dados batimétricos, geológicos, maregráficos, fluviométricos, topo-geodésicos, oceanográficos e geofísicos, em corpos hídricos.

LOA: Referência ao comprimento total do navio, medido desde o ponto mais a vante da proa, até o ponto mais a ré da popa (Comprimento Total).

Manobra Especial: Qualquer manobra de Embarcação com características especiais, ou que esteja acima dos limites operacionais, conforme estabelecido pela Autoridade Marítima.

Manuseio de Carga: Operações envolvendo a movimentação de cargas tais como carregamento, descarga, reestivagem etc.

MARPOL: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios.

MD: Ministério da Defesa.

Melhores Práticas: Método, procedimento ou técnica geralmente aceito como superior a qualquer alternativa porque produz resultados superiores aos obtidos por outros meios ou porque se tornou um modo padrão de realizar determinada tarefa.

Mergulho Comercial: Atividade de mergulho comercial efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho cadastrada junto à Autoridade Marítima, nos termos da NORMAM-222/DPC.

MTE: Ministério do Trabalho e Emprego ou qualquer órgão que venha a substituí-lo mantendo as suas atribuições.

MTR: Manifesto de Transporte de Resíduos.

Navegando (Navegar): Condição de uma Embarcação que não esteja nem fundeada, nem atracada a um Terminal ou encalhada.

Nível de Segurança (ISPS): Refere-se ao grau de alerta e às medidas de proteção implementadas em resposta a ameaças percebidas ou identificadas contra instalações portuárias e navios.

Noite (ou noturno): Período do dia entre o pôr e o nascer do sol no Porto, conforme divulgado pelo CPTEC-INPE para São João da Barra.

NORMAM: Norma da Autoridade Marítima Brasileira.

NPCP: Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos com jurisdição sobre a área do Porto do Açu que complementam as NORMAM de acordo com as especificidades regionais existentes.

NR: Norma Regulamentadora do MTE.

Operação Ship to Ship (STS): operação de transferência de petróleo e seus derivados, gases liquefeitos e químicos, como carga, entre dois navios atracados a contrabordo um

do outro. A operação STS não contempla a transferência de óleo para consumo das embarcações.

PAM: Plano de Auxílio Mútuo do Porto do Açu, que tem por finalidade integrar os recursos, humanos e materiais, dos Planos de Emergência das empresas participantes, no sentido de propiciar a atuação de forma complementar em situações de emergência, cujos efeitos extrapolem a capacidade individual de resposta

Plano de Área: Documento ou conjunto de documentos que contenham as informações, medidas e ações referentes a uma área de concentração de portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio, que visem integrar os diversos Planos de Emergência Individuais (PEI) da área para o combate de incidentes de poluição por óleo, bem como facilitar e ampliar a capacidade de resposta destes Planos e orientar as ações necessárias na ocorrência de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida.

Passadiço: O local a partir do qual uma Embarcação pode ser navegada.

PEI: Plano de Emergência Individual.

PEP: Ponto de espera de Prático, onde o Prático embarca/desembarca por ocasião do início ou fim do Serviço de Praticagem.

Pesca: Todo ato de retirada, extração, coleta ou captura de espécimes do meio ambiente marinho com qualquer tipo de equipamento.

PIANC: Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários.

PMIS: Sistema *online* de Gerenciamento de Informações Portuárias mantido pela Administração Portuária para, entre outras funcionalidades, permitir a nomeação de Embarcações para escala no Porto.

Poluição: Descarga não autorizada - por acidente, por negligência, por culpa ou intencional - de óleos, materiais de refugo de carga perigosa ou quaisquer outras substâncias perigosas, ou nocivas que possam causar danos ou perigo ao Porto e/ou seus usuários.

Ponto de Notificação (VTS): Posições específicas localizadas na área VTS onde toda embarcação participante deverá reportar sua posição ao Centro VTS.

Porto: O Porto do Açu.

Porto do Açu: Toda a área em terra onde é desenvolvido o Complexo Portuário e Industrial do Açu, bem como a área marítima que integra a Área VTS do Açu.

Prático: Profissional qualificado com licença expedida pela Marinha do Brasil, que presta Serviços de Praticagem às Embarcações no porto.

Praticagem (serviço de): Conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Procedimento Associado: Todos os procedimentos emitidos pela Administração Portuária, fornecendo explicações sobre como aderir às regras previstas neste Documento.

Procedimentos para os Usuários na Área VTS: Procedimento Associado à este Regulamento, com informações e instruções que devem ser cumpridas pelas Embarcações na Área VTS do Porto do Açu (disponíveis para *download* no site da Administração Portuária).

Profundidade (do Canal de Navegação): Profundidade cartografada ao nível de referência DHN.

Provedor de VTS: Organização ou entidade responsável pela implantação, gestão, operação e coordenação das atividades do VTS, sua interação com os usuários e prestação segura e eficaz do serviço.

PSP: Sistema Porto Sem Papel. Sistema de informação e inteligência logística do Governo Federal, desenvolvido para promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos brasileiros, de forma a otimizar os processos de importação e exportação a partir de um Portal de Informações Portuárias, integrando num único banco de dados as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos brasileiros.

Rebocador: Embarcação projetada para empurrar, puxar e rebocar outras embarcações, auxiliando em manobras como atracação e desatracação.

Reparo: Qualquer trabalho necessário para a manutenção da condição de navegabilidade de uma embarcação, ou para restaurar as condições de navegabilidade de uma embarcação.

Resíduo: Material resultante de atividades das áreas operacionais ou embarcações, cuja destinação final se procede nos estados sólido ou semissólido, bem como gases contidos em recipientes e líquidos.

RIPEAM: O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

RPPN Caruara: A Reserva Particular do Patrimônio Natural “Caruara”.

SARPAS: Sistema de Solicitação de Acesso de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ANAC).

Segurança da Navegação: Medidas que contribuem para o estabelecimento, e/ou manutenção, das condições ideais necessárias para que as águas possam ser utilizadas sem comprometimento de sua navegabilidade e sem riscos para as embarcações e seus tripulantes.

SISANT: Sistema de Aeronaves não Tripuladas da ANAC.

SOLAS (convenção): Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

SOPEP: Plano de Emergência de Poluição por Óleo a bordo.

STS: vide “Operação Ship to Ship”.

T1: Terminal 1 do Porto do Açu

T2: Terminal 2 do Porto do Açu.

Tarifas Portuárias (T2): Tarifas devidas pelas Embarcações que operam no Terminal 2, conforme documento de “Tarifas Portuárias” mantido pela Administração Portuária.

Terminal: Qualquer Terminal de Uso Privado estabelecido no Porto do Açu. O termo pode fazer referência à área do respectivo Terminal ou à pessoa jurídica que é detentora do mesmo. Todo Terminal é uma Área Operacional para fins de atendimento a esse Regulamento.

Terminal de Uso Privado: Instalação portuária explorada mediante Autorização e localizada fora da área de um porto organizado, de acordo com a Lei 12.815/2013.

Trabalho a Quente: Qualquer atividade que envolva chama aberta ou que produza calor e/ou centelhas capazes de iniciar incêndios ou explosões, por exemplo solda, corte, esmeril, brasagem etc.

UA: *Unmanned Aircraft* (Aeronave Não Tripulada, “Drone”).

Usuário: Qualquer pessoa física ou jurídica se encontra presente e/ou estabelecida no Porto do Açu para qualquer que seja o propósito, incluindo as Áreas Operacionais (detentores delas, pessoas jurídicas ou físicas), seus funcionários e subcontratados, Embarcações e suas tripulações, condutores de veículos, operadores de máquinas e equipamentos, prestadores de serviço de qualquer tipo etc. utilizando qualquer instalação, acessado por qualquer meio, em qualquer parte do Porto do Açu.

Veículo de Escolta: Unidade de apoio destinada ao acompanhamento e custódia de conjuntos veiculares que transportam cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões, sendo o serviço prestado exclusivamente por empresa e agentes habilitados junto às Autoridades Competentes.

VHF: Equipamento de radiocomunicação operando na faixa de frequência VHF.

VTS: *Vessel Traffic Service* (Serviço de Tráfego de Embarcações).

Zona de Restrição de Voo: Área específica na qual o acesso de Aeronave Não Tripulada (UA) requer autorização específica conforme Legislação Aplicável, considerando as restrições previstas em função das alturas e distâncias de aeródromos e helipontos ou das áreas de segurança.

ZP: Zona de Praticagem. Área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de Serviço de Praticagem nesta área.

B-3. REFERÊNCIAS GEOGRÁFICAS

B-3.1. LIMITES DO PORTO DO AÇU

B-3.1.a. Os limites poligonais dos terrenos que compõe o Porto, definindo a Área de Abrangência deste Regulamento, estão compreendidos sob:

- (i) As matrículas imobiliárias 3517, 3516, 3080, 3081, 1404, 2838, 2839, correspondentes ao conjunto de Fazendas Saco Dantas, cuja localização se enquadra no Setor Especial do Açu - SEPA, de acordo com a lei municipal nº 359/2015 que disciplina o uso e ocupação do solo; e
- (ii) Áreas desimpedidas constituintes do Distrito Industrial de São João da Barra, conforme Decretos Estaduais nº 41.584/08 41.585/08; 41.915/09; 41.916/09 e 41.998/09 publicados em Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro.

B-3.1.b. Os limites no mar são aqueles formalmente estabelecidos pela Autoridade Marítima, denominado Área VTS.

B-3.2. LIMITES DA ÁREA VTS

B-3.2.a. Os limites da Área VTS são aqueles estabelecidos pela Autoridade Marítima na Carta Náutica 1405 DHN, que compreende os Canais de Navegação dos Terminais T1 e T2 e as respectivas Bacias de Evolução, Áreas de Fundeio e área marítima, que se estende até o limite de 12 (doze) milhas náuticas da linha da costa, com uma área marítima complementar se estendendo até a distância de 15 (quinze) milhas náuticas da costa.

B-3.2.b. Todo Usuário que realiza operações na Área VTS deve conhecer o documento “Procedimentos para os Usuários na Área VTS do Porto do Açu” que contém instruções específicas aos Usuários para interação com o Centro VTS, contribuindo para o alcance efetivo do propósito do serviço de tráfego de embarcações prestado pela Administração Portuária.

B-3.3. CANAL DE NAVEGAÇÃO

B-3.3.a. Conforme estabelecido pela Autoridade Marítima na Carta Náutica 1405 DHN, o Canal de Navegação inclui toda a porção dragada de acesso ao Porto e utilizada para navegação e manobra de Embarcações.

B-3.3.b. A sinalização náutica do Canal de Acesso segue o padrão IALA-B (luzes e marcas laterais de bombordo em verde, luzes e marcas laterais de boreste em encarnado - vermelho).

B-3.4. ÁREAS DE FUNDEIO

B-3.4.a. As áreas de fundeio designadas no Porto são aquelas estabelecidas nas cartas náuticas que cobrem o porto e suas proximidades, emitidas pela Autoridade Marítima, e/ou uma área especificamente designada à uma embarcação pelo Centro VTS.

B-4. ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA

B-4.1. ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

B-4.1.a. A Administração Portuária é o primeiro responsável por conceder Autorizações para a implantação de projetos, início de novas obras, novas atividades, operações e/ou revisão dos parâmetros operacionais aplicáveis no Porto.

B-4.1.b. Ao autorizar uma obra, atividade e/ou operação, a Administração Portuária poderá estabelecer requisitos específicos para sua realização, de forma a resguardar os interesses coletivos relacionados à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da Poluição, bem como aqueles relacionados à segurança patrimonial do Porto e ao uso eficiente dos recursos compartilhados entre todos os seus Usuários.

B-4.1.c. A Administração Portuária se reserva o direito de solicitar a interrupção, atraso, adiamento, suspensão e/ou interdição de qualquer atividade no Porto quando for evidenciado que a atividade oferece risco direto ou indireto à saúde e segurança dos trabalhadores envolvidos, ao meio ambiente e/ou à propriedade.

B-4.1.d. A Administração Portuária é responsável pelo balizamento náutico do Canal de Navegação, reservando-se o direito de promover alterações no mesmo de acordo com as necessidades operacionais existentes, em coordenação com a Autoridade Marítima, e desde que não causem impactos adversos às operações já existentes exceto se atendendo à determinação expedida pela Autoridade Marítima. Não obstante o comprometimento da Administração Portuária quanto a manutenção da disponibilidade dos AtoN no maior nível possível, deve ser observado que, como consequência de eventos inesperados, os auxílios podem ficar temporariamente indisponíveis.

B-4.1.e. A Administração Portuária é responsável pela gestão da FRZ do Porto do Açu, zona formalmente estabelecida junto ao DECEA com o objetivo de proteger as operações aéreas sensíveis e garantir a segurança das operações no Porto, especialmente quanto ao uso indevido de Drones, reservando-se o direito de promover alterações de acordo com as necessidades operacionais existentes, em coordenação com a Autoridade Competente.

B-4.1.f. A Administração Portuária se reserva o direito de realizar atividades de vigilância das áreas comuns do Porto, entretanto não se responsabiliza por eventos tais como invasão de área, extravio, perda, mau uso, quebras, roubos ou furtos de bens na Área de Abrangência do Porto, que devem ser endereçados pelo Usuário afetado junto às Autoridades Competentes.

B-4.1.g. A Administração Portuária poderá estabelecer, a qualquer tempo, medidas adicionais de segurança e proteção portuária, de caráter temporário ou permanente, com base em avaliação de risco, cenários operacionais, requisitos legais ou melhores práticas aplicáveis, visando à proteção das pessoas, das instalações, das operações e da imagem e reputação do Porto do Açu.

B-4.1.h. A Administração Portuária se reserva o direito de adotar quaisquer medidas e ações cabíveis e julgadas necessárias para a manutenção e o reestabelecimento da ordem e pleno funcionamento das atividades operacionais no Porto.

B-4.2. ADMINISTRAÇÃO DA ÁREA OPERACIONAL

B-4.2.a. A Administração da Área Operacional é responsável pela segurança dos indivíduos, do patrimônio e pelo controle das operações desenvolvidas em sua área de responsabilidade, devendo zelar pelo cumprimento da Legislação Aplicável e do disposto neste Regulamento. Em todos os casos, e a qualquer tempo, a Administração da Área Operacional é responsável pelas

suas operações, equipamentos e maquinário, mão de obra direta ou subcontratada e por todas as ações ou Danos causados por estes

B-4.2.b. A Administração da Área Operacional é responsável pela solução de conflitos relacionados à sua força de trabalho, primária ou não, com ou sem intervenção sindical, de modo a não impactar as demais Áreas Operacionais do Porto. Na ausência de soluções e havendo impacto no pleno funcionamento do Porto, o Administrador Portuário adotará todas medidas e ações cabíveis para o reestabelecimento da ordem, repassando todos os custos incorridos à Área Operacional onde os conflitos surgiram.

B-4.2.c. A Administração da Área Operacional é responsável por assembleias e demais eventos trabalhistas e sindicais associados a sua força de trabalho, devendo atuar para que sejam realizadas somente em locais com estrutura adequada ao porte do evento, garantindo a segurança e bem-estar dos participantes, bem como evitando causar disrupções às demais operações no Porto, incluindo, mas não limitado, ao bloqueio de vias de acesso.

B-4.2.d. A Administração da Área Operacional tem a responsabilidade de adotar todas as medidas de segurança portuária e patrimonial julgadas necessárias e relacionadas às suas operações, incluindo aquelas eventualmente associadas a proteção de Embarcações atracadas ao seu Terminal, manuseio de cargas, integridade física de pessoas, equipamentos etc.

B-4.3. CAPITÃO DOS PORTOS

B-4.3.a. O Capitão dos Portos é o responsável final pela concessão de Autorizações para o início de novas atividades relacionadas às Operações de Embarcações e Terminais, bem como pelo estabelecimento e revisões dos parâmetros operacionais aplicáveis no Porto.

B-4.3.b. Toda solicitação de um Usuário relacionada a obras na extensão do cais, Dragagem, novas operações, manobras especiais e/ou mudanças nos parâmetros operacionais deverá ser previamente aprovada pela Administração Portuária antes de ser submetida ao Capitão dos Portos e demais Autoridades Competentes.

B-4.3.c. Ao autorizar uma nova atividade relacionada ao Porto, o Capitão dos Portos poderá estabelecer requisitos específicos para sua realização, de forma a resguardar os interesses coletivos relacionados à Segurança da Navegação, da vida humana e prevenção da Poluição. A Administração Portuária mantém atualizado em seu *website* todos os parâmetros operacionais aprovados, incluindo aqueles relacionados ao serviço de Praticagem e os requisitos de Rebocadores.

B-4.3.d. O Capitão dos Portos é a Autoridade responsável pela determinação do fechamento do Porto para o trânsito de Embarcações. Mediante a degradação das condições ambientais presentes na Área VTS, o Capitão dos Portos poderá determinar o fechamento da Barra por período indeterminado, condição em que todas as manobras de Embarcações podem ser temporariamente suspensas. Nessa avaliação, o Capitão dos Portos considera os parâmetros meteorológicos medidos no Porto no momento em comparação aos parâmetros operacionais definidos nas autorizações expedidas pela Autoridade Marítima para a manobra das diferentes Embarcações no Porto.

B-4.4. PRATICAGEM

B-4.4.a. O Serviço de Praticagem no Porto é realizado pelos Práticos licenciados da ZP-15, de acordo com:

- (i) O disposto na NORMAM-311/DPC; e
- (ii) Qualquer provisão adicional específica emitida pela Autoridade Marítima.

B-4.4.b. O Serviço de Praticagem deve ser agendado diretamente junto à Atalaia da ZP-15 pelo Agente Marítimo ou representante da Embarcação.

B-4.4.c. Mediante a degradação das condições ambientais presentes na Área VTS, a Praticagem poderá recomendar ao Capitão dos Portos a restrição e/ou fechamento de Barra.

B-4.5. COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO

B-4.5.a. O Comandante de uma Embarcação na Área VTS é responsável pela segurança dos indivíduos, do patrimônio e pelo controle das operações desenvolvidas em sua área de responsabilidade, devendo zelar pelo cumprimento da Legislação Aplicável e do disposto neste Regulamento. Em todos os casos, e a qualquer tempo, o Comandante é o responsável pela sua Embarcação e respectiva carga, tripulação, passageiros, subcontratados e por todas as ações ou Danos causados por estes.

B-4.5.b. O Comandante é responsável pelo cumprimento dos “Procedimentos para os Usuários na Área VTS do Porto do Açu” pela sua tripulação, atuando de forma a contribuir para o alcance eficiente do propósito do serviço de tráfego de embarcações (VTS) prestado no Porto, conforme preconizado pela NORMAM-602/DHN. Eventuais desvios no cumprimento das regras aplicáveis ao trânsito de Embarcações na Área VTS são passíveis de informe pelo Centro VTS à Autoridade Marítima.

B-4.5.c. Não há nenhuma previsão na Regulamentação que afete a autoridade do Comandante quanto a segurança da Navegação da Embarcação sob seu comando na Área VTS, ou que o exime do cumprimento da Legislação Aplicável.

B-4.6. CENTRO DE OPERAÇÕES E RESPOSTA À EMERGÊNCIAS

B-4.6.a. A Administração Portuária dispõe de uma estrutura que integra as atividades e recursos relacionadas à gestão de tráfego marítimo (Centro VTS), segurança operacional, riscos e resposta a emergências, segurança patrimonial e proteção portuária, denominada Centro de Operações e Resposta à Emergências (CORE).

B-4.6.b. O CORE poderá ser acionado por qualquer Usuário do porto, a qualquer tempo, em consequência de um incidente para a prestação de auxílio imediato, bem como na identificação de qualquer anormalidade que possa causar impacto às operações no Porto.

B-4.6.c. No âmbito da Administração Portuária, compete ao CORE monitorar no dia a dia o efetivo cumprimento das disposições relacionadas às atividades e operações previstas neste Regulamento, interagindo com os Usuários para o exercício das ações julgadas necessárias à garantir da boa ordem no Porto do Açu.

B-4.6.d. Todos os Custos incorridos à Administração Portuária relacionados à um atendimento em emergência (incidente) realizado pelo CORE a um Usuário serão oportunamente apresentados pela Administração Portuária e deverão ser pagos pelo respectivo Usuário ou pelo seu representante no Porto.

B-4.7. CENTRO VTS

B-4.7.a. A Administração Portuária é, a respeito do disposto pela NORMAM-602/DHN, o Provedor de VTS do Porto do Açu, responsável pela operação e manutenção do serviço VTS local prestado pelo Centro VTS do Açu.

B-4.7.b. O Centro VTS, parte integrante do CORE, tem a capacidade de auxiliar o navegante na tomada de decisões a bordo e mitigar o desenvolvimento de situações inseguras para a navegação, conduzindo as seguintes tarefas:

- (i) Fornecer informações oportunas e relevantes sobre os fatores que possam influenciar a movimentação das embarcações;
- (ii) Monitorar e gerenciar o tráfego de navios e embarcações; e
- (iii) Responder ao desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo. Podendo incluir o fornecimento de auxílio para resposta a emergência ou apoio a serviços de emergência, além de auxílio para embarcações.

B-4.7.c. O Centro VTS utiliza equipamento RADAR, câmeras, VHF e outros sistemas de detecção de forma a salvaguardar a Segurança da Navegação, contribuir com a prevenção da Poluição e com a segurança da vida humana no mar, bem como com a segurança no âmbito patrimonial / proteção portuária na Área VTS. O Centro VTS registra, processa e arquiva as informações adquiridas durante ao menos 30 (trinta) dias.

B-4.7.d. As informações coletadas e armazenadas pelo Centro VTS são disponibilizadas para as Autoridades Competentes sempre que oficialmente solicitado, sendo possível, ainda, à critério da Administração Portuária, a disponibilização à uma parte interessada com custos associados, e desde que oficialmente solicitado.

B-4.7.e. O Centro VTS tem como finalidade principal a promoção da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção da poluição por meio do monitoramento ativo e gestão do tráfego de embarcações na Área VTS do Porto, não se configurando como um serviço de segurança patrimonial ou proteção portuária. Contudo, as informações geradas no Centro VTS poderão subsidiar ações nesse sentido, quando aplicável, sem que isso implique na assunção de responsabilidades pela vigilância ativa ou proteção patrimonial de Embarcações, cargas, instalações ou pessoas.

B-4.8. AGENTE MARÍTIMO

B-4.8.a. Todos os Agentes Marítimos devem ser cadastrados junto à Administração Portuária a fim de atuarem no Porto.

B-4.8.b. O Agente Marítimo é responsável pela veracidade, acurácia e completude de todas as informações que sejam do seu conhecimento fornecidas e/ou que devem ser fornecidas à Administração Portuária associadas à Embarcação que representa.

B-5. TARIFAS PORTUÁRIAS

D-5.a. As Tarifas Portuárias devidas à Administração Portuária, cobradas em função dos seus serviços, atendimentos e/ou facilidades oferecidos no Porto, são aquelas disponíveis em seu *website*, acompanhada de termos e definições para fins de esclarecimento das regras aplicáveis. Para casos não previstos, a Administração Portuária deverá ser previamente consultada.

D-5.b. Outros custos podem ser aplicáveis às operações desenvolvidas nas Áreas Operacionais do Porto, de forma que cada Área Operacional é responsável pela divulgação das suas tarifas específicas ao mercado.

B-5.c. A Administração Portuária se reserva o direito de:

- (i) Implementar, reformular, reajustar, alterar ou cancelar as Tarifas Portuárias e/ou suas políticas para pagamento e descontos a qualquer tempo, sem aviso prévio.

- (ii) Negociar Tarifas Portuárias específicas e distintas daquelas publicadas com qualquer Usuário em função das características e/ou necessidades e/ou condições da operação pretendida;
- (iii) Promover políticas de incentivo com a oferta de descontos em Tarifas Portuárias à Embarcações que apresentam desempenho ambiental acima dos requisitos exigidos internacionalmente, conforme medido pelo índice ESI mantido pela IAPH;
- (iv) Solicitar o pagamento, de forma antecipada, de quaisquer tarifas portuárias, condicionando a autorização de operações ou atividades no Porto à sua quitação;
- (v) Repassar eventuais custos decorrentes da necessidade de cancelamento de notas fiscais realizadas em função de erros que não são de sua responsabilidade;
- (vi) Recusar a entrada no Porto de qualquer Embarcação relacionada a uma Empresa com pagamentos pendentes junto à Administração Portuária, independentemente de esta ser o seu Armador, operador, afretador ou Agente Marítimo

B-5.d. Para fins de cálculo e cobrança das Tarifas Portuárias aplicáveis à uma Embarcação, a Administração Portuária se reserva o direito de utilizar um serviço especializado (base de dados) na verificação das características e dimensões das Embarcações. Em caso de divergência com valores descritos em documentos oficiais da Embarcação (dimensões, características etc.), cabe ao Armador a responsabilidade de solicitar quaisquer ajustes ou atualizações junto ao provedor dos dados.

PARTE C: DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS À TODOS OS USUÁRIOS

C-1. PRINCÍPIOS GERAIS

C-1.1. SISTEMA DE GESTÃO

C-1.1.a. A Administração da Área Operacional deve emitir instruções específicas a respeito de suas operações, a fim de garantir sua segurança, a segurança patrimonial, proteção das instalações portuárias e a prevenção da Poluição dentro dos limites de sua respectiva área.

C-1.1.b. Tais instruções devem estar em linha e respeitar a Regulamentação e as regras e comunicados expedidos pela Administração Portuária.

C-1.1.c. Dentro de um período definido pela Administração da Área Operacional e informado à Administração Portuária, toda Área Operacional deverá desenvolver, implementar e manter um sistema de gestão integrado que englobe sistemas de gestão de qualidade, meio ambiente e saúde e segurança ocupacional, atendendo às normas internacionais que melhor se apliquem para cada assunto.

C-1.2. ATIVIDADES PROIBIDAS

C-1.2.a. Não são permitidas as seguintes condutas no Porto, incluindo qualquer instalação privada não gerenciada pela Administração Portuária:

- (i) Comercializar, distribuir, estar em posse e/ou consumir bebida alcoólica, drogas ou narcóticos que não sejam medicamentos legalmente prescritos;
- (ii) Acessar uma Área Operacional sem Autorização;
- (iii) Qualquer ação intencional ou negligente que possa causar Danos a pessoas, a outros Usuários, à Administração Portuária, à propriedade e/ou ao meio ambiente;
- (iv) Colocar em risco a saúde ou a segurança de um indivíduo, de veículo, Embarcação ou propriedade;
- (v) Causar Danos a pessoas, Embarcações, cargas, veículos, bagagens ou qualquer outra propriedade;
- (vi) Interferir ou afetar negativamente as operações do porto, da Administração Portuária ou de outros Usuários do Porto;
- (vii) Obstruir, ou fazer qualquer coisa que possa obstruir, área do Porto e/ou qualquer atividade autorizada a outro Usuário, seja no solo, subsolo, espaço aéreo ou mar;
- (viii) Interferir na navegação, reboque, manobra, Atracação ou amarração de uma Embarcação, bem como no livre trânsito de veículos nas vias terrestres;
- (ix) Reduzir a Profundidade e/ou largura das vias navegáveis do porto, bem como a largura das vias terrestres; e
- (x) Emitir agentes poluidores ou reduzir a qualidade do solo, da água, da água subterrânea e/ou do ar no porto.

C-1.2.b. A Administração da Área Operacional é responsável pelas consequências das atividades desenvolvidas em sua área e pelas atividades de Usuários que venham a adentrar o Porto por sua solicitação ou para atender à respectiva Área Operacional. Cada Usuário é responsável pelas consequências das suas atividades realizadas no Porto.

C-1.2.c. Qualquer permissão ou proibição que não esteja explicitamente definida neste Regulamento deverá ser consultada diretamente ao Administrador Portuário.

C-1.3. PERDA DE MATERIAL, EQUIPAMENTO OU CARGA

C-1.3.a. Todo Usuário que cause a perda de um item no Porto, independentemente da natureza do item e do local onde a perda ocorreu, deve informar no menor tempo possível à Administração Portuária.

C-1.3.b O Usuário que causar a perda é responsável pela realização de todas as medidas possíveis para que o item perdido seja removido e/ou recuperado, devendo o respectivo Plano de Remoção e/ou Recuperação ser aprovado pela Administração Portuária. Caso não seja possível a remoção e/ou recuperação do item, o Usuário deverá realizar a compensação financeira correspondente.

C-1.4. OBSTÁCULOS E SUA REMOÇÃO

C-1.4.a. É proibido colocar qualquer material, equipamento, veículo ou barreira de qualquer natureza que possa constituir um impedimento ou obstáculo no Porto, seja no solo, subsolo, no mar ou no espaço aéreo. Caso um Usuário venha a dar causa a tal impedimento ou obstáculo, este deverá removê-lo dentro do prazo a ser especificado pela Administração Portuária.

C-1.4.b. Se o Usuário que ocasionou o obstáculo não providenciar sua remoção, a Administração Portuária poderá providenciá-la, devendo todos os custos incorridos para essa finalidade serem pagos pelo respectivo Usuário à Administração Portuária. Neste caso, a Administração Portuária não poderá ser responsabilizada por eventuais Danos causados aos materiais removidos nem a terceiros.

C-2. MEIO AMBIENTE

C-2.1. LICENCIAMENTO

C-2.1.a. Todo Usuário responsável por um projeto deve obter as licenças aplicáveis às atividades que deseja executar e deve aderir, também, caso aplicável, às licenças e respectivas condicionantes emitidas em nome da Porto do Açu Operações S.A. para o Porto.

C-2.1.b. Todo subcontratado terceirizado convidado a trabalhar no referido projeto tem a mesma obrigação que compete ao responsável pelo projeto.

C-2.1.c. Todo Usuário responsável por um projeto deve manter a Administração Portuária informada sobre o andamento dos processos de licenciamento aplicáveis. Toda informação disponível, estudos ambientais, licenças ambientais e autorizações ambientais bem como dos relatórios de atendimento às condicionantes, devem ser compartilhados com a Administração Portuária sempre que solicitado.

C-2.1.d. É proibido o início de atividades de qualquer tipo sem as devidas autorizações, licenças e/ou permissões ambientais aplicáveis. Caso o Usuário queira obter outra Licença, além daquela já eventualmente incluída em contrato com a Administração Portuária, é sua obrigação informar a Administração Portuária sobre o respectivo processo de licenciamento.

C-2.2. PREVENÇÃO À POLUIÇÃO

C-2.2.a. A Administração da Área Operacional deverá desenvolver e manter os Planos de Prevenção à Poluição aplicáveis atualizados de acordo com a Legislação Aplicável. Tais planos deverão ser revistos sempre que exigido pelas Autoridades Competentes e uma cópia de cada revisão deverá ser submetida à Administração Portuária.

C-2.2.b. Todo Usuário deve adotar todas as medidas necessárias para prevenção, minimização e mitigação da Poluição ou Dano à ou degradação do meio ambiente no Porto. Equipamentos e suprimentos de resposta à emergência devem estar disponíveis permanentemente durante operações para pronto uso.

C-2.2.c. Todo Terminal que opere com equipamentos de içamento de carga onde existe risco de vazamento de óleo e/ou de qualquer tipo de material contaminante deverá contar com material adequado de resposta à emergência para pronto uso em local próximo ao equipamento.

C-2.2.d. Todo Usuário que der causa a Poluição ao meio ambiente será responsável pelos custos incorridos associados com a Poluição, Dano ou degradação ao meio ambiente, com os impactos associados, bem como pelas despesas referentes a quaisquer medidas de mitigação que sejam necessárias.

C-2.2.e. Todo Usuário deve submeter à Administração Portuária, mediante solicitação, relatórios específicos contendo informações sobre desempenho de indicadores socioambientais relacionados às suas atividades e/ou instalações, conforme definidos pela Administração Portuária.

C-2.3. POLUIÇÃO HÍDRICA

C-2.3.1. ÁGUAS SUBTERRÂNEAS

C-2.3.1.a. É proibida a perfuração de poços de qualquer natureza, incluindo, mas não limitado, àqueles destinados à extração de água ou para a disposição de efluentes no solo, tais como sistema fossa-filtro-sumidouro, valas de infiltração, dentre outros, bem como iniciar qualquer processo neste sentido, incluindo licenciamento ambiental, sem a autorização prévia da Administração Portuária.

C-2.3.1.b. A Administração da Área Operacional que possuir poços antigos ainda em atividade deverá implementar sistema de monitoramento de condutividade da água dos poços de acordo com as especificações informadas pela Administração Portuária.

C-2.3.1.c. Sempre que solicitado pela Administração Portuária, a Administração da Área Operacional que possui poços sem atividade deverá fornecer laudos de parâmetros físico-químicos da água subterrânea dos poços localizados na respectiva área

C-2.3.1.d. Antes da implementação de qualquer projeto ou atividade no Porto, bem como após a devolução da referida área à Administração Portuária, caso isto venha ocorrer no fim do contrato entre as partes, o Usuário responsável pelo empreendimento deverá apresentar à Administração Portuária:

- (i) Relatório sobre a qualidade das águas subterrâneas; e
- (ii) Relatório de avaliação preliminar de passivos ambientais para estabelecer o histórico geoquímico da área, de acordo com a Resolução CONAMA nº 420/2009 ou qualquer outra norma que a altere ou revogue, ou conforme exigido pelos órgãos de controle competentes.

C-2.3.1.e. A Administração da Área Operacional deve implantar soluções e tecnologias para gestão de recursos hídricos, incluindo o reuso e o reaproveitamento eficiente de águas, de forma a garantir que todo o efluente sanitário gerado seja enquadrado aos parâmetros constantes da Resolução CONAMA nº 430/2011 ou posteriores atualizações.

C-2.3.2. DESCARTE DE POLUENTES

C-2.3.2.a. É proibida a descarga direta na água, incluindo descarte no Canal de Navegação, em poços e/ou em canais de drenagem etc. de qualquer tipo de água residual, água oleosa, produto, resíduo ou material de quaisquer naturezas ou de qualquer substância contaminante ou potencialmente contaminada. Quando excepcionalmente autorizado por uma Autoridade Competente, as premissas para a realização do descarte de efluentes tratados deverão ser previamente aprovados pela Administração Portuária.

C-2.4. POLUIÇÃO DO AR

C-2.4.a. Um veículo, Embarcação, equipamento ou máquina deve atender à Legislação Aplicável com relação aos limites de emissão e não deve emitir, de forma contínua, gases, fumaças e/ou material particulado que possa causar redução na qualidade do ar, tais como aqueles com coloração escura, odor forte e/ou que não podem ser inalados.

C-2.4.b. A Administração da Área Operacional deve atuar na garantia do padrão de qualidade do ar no Porto, através do:

- (i) Atendimento à Legislação Aplicável, com a implementação de todas as medidas necessárias para a mitigação e/ou a contenção de emissão fumaça e de particulados; e
- (ii) Adoção de boas práticas adicionais para reduzir e/ou minimizar a emissão de gases do efeito estufa durante a execução de suas atividades.

C-2.4.c. É proibida a queima ao ar livre de qualquer material no Porto.

C-2.4.d. Sempre que solicitado pela Administração Portuária, a Administração da Área Operacional deve informar sobre as características, qualidades e quantidades, mesmo que estimadas:

- (i) Dos combustíveis, graxas e lubrificantes consumidos e/ou utilizados em suas operações; e
- (ii) Das emissões de gases de efeito estufa associados às operações realizadas.

C-2.4.e. A Administração da Área Operacional deve incorporar medidas de eficiência energética em suas operações e utilizar, sempre que possível, fontes de energia renováveis, desde que os respectivos custos comprovadamente não comprometam a viabilidade técnica e/ou econômica das atividades a serem desenvolvidas.

C-2.5. POLUIÇÃO DO SOLO

C-2.5.a. No Porto são proibidos aos Usuários, veículos, Embarcações, equipamentos e/ou máquinas:

- (i) Realizar qualquer atividade de limpeza e remoção de resíduos de qualquer natureza fora dos respectivos locais designados;
- (ii) O lançamento *in natura* de qualquer material ou resíduo potencialmente Danoso ao meio-ambiente diretamente ao solo;
- (iii) A limpeza de caçambas dos caminhões e/ou o lançamento de restos de cargas fora dos locais designados, incluindo, mas não limitado, à proibição de disposição no solo, vias terrestres e nas estradas de acesso.
- (iv) O descarte de resíduos sólidos, resíduos alimentares, orgânicos e/ou efluentes líquidos fora dos locais designados.

C-2.6. FOTOPOLUIÇÃO

C-2.6.a. Todo Usuário deve cumprir com as diretrizes do IBAMA (Portaria 11/1995, conforme alterada ou substituída) sobre a proibição de qualquer fonte de iluminação que ocasione intensidade luminosa superior a Zero LUX, numa faixa de praia compreendida entre a linha de maior baixa-mar até 50,0 (cinquenta) metros acima da linha de maior preamar do ano (maré de sizígia).

C-2.6.b. Todo Usuário deve atender as orientações técnicas emitidas pela Administração Portuária tanto para atividades de implantação quanto na operação dos Áreas Operacionais.

C-2.7. GESTÃO DE RESÍDUOS

C-2.7.a. É de responsabilidade do Usuário a destinação correta dos seus resíduos em conformidade com a Legislação Aplicável, bem como arcar com os custos incorridos para este fim, adotando práticas que privilegiem a redução do volume de resíduos e rejeitos gerados, e adotando soluções que aprimorem a coleta seletiva, seu correto recolhimento e destinação, a logística reversa de materiais inservíveis e a destinação de resíduos orgânicos para compostagem.

C-2.7.b. As condutas abaixo descritas não são permitidas no Porto:

- (i) Descarte ou a disposição de resíduos ou lixo em locais não autorizados; e
- (ii) Utilização de incineradores de resíduos.

C-2.7.c. As Áreas Operacionais não poderão lançar seus efluentes em desconformidade com a Legislação Aplicável, devendo fornecer cópia à Administração Portuária, sempre que solicitado, dos laudos que atestam o atendimento a este requisito.

C-2.8. EMERGÊNCIAS

C-2.8.1. PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL

C-2.8.1.a. Antes de iniciar suas operações, a Administração da Área Operacional deve:

- (i) Ter um PEI aprovado pelas Autoridades Competentes;
- (ii) Manter disponível para pronto uso todos os recursos de acordo com o PEI aprovado; e
- (iii) Sempre que solicitado, submeter o PEI e as respectivas aprovações à Administração Portuária.

C-2.8.1.b. A Administração da Área Operacional deve informar a Administração Portuária sobre qualquer Incidente no Porto no menor tempo possível, independente da eventual prontidão e mobilização dos seus recursos de contingência.

C-2.8.2. RESPOSTA À EMERGÊNCIAS

C-2.8.2.a. A Administração da Área Operacional deve estabelecer e adotar, às suas custas e responsabilidade, medidas para evitar e conter emergências que podem causar Danos ao meio-ambiente, pessoas e/ou propriedade.

C-2.8.2.b. A Administração da Área Operacional deve ter ao menos 1 (um) representante formalmente designado como responsável pela coordenação de trabalhos de resposta a emergências, devendo este profissional participar também dos exercícios simulados e eventuais processos de investigação de acidentes.

C-2.8.2.c. Todos os Usuários que notarem uma situação de emergência, potencial ou em andamento, no Porto deverão informar no menor tempo possível à Administração Portuária.

C-2.8.2.d. Todo Usuário seja responsável por uma ocorrência (situação de emergência) deverá promover a resposta, contenção, regularização, ajustes e/ou reparos necessários para conter, recuperar e remediar qualquer Dano e impacto adverso causado, estabelecendo ações de contingência eficientes em um prazo adequado.

C-2.8.2.e. Caso ocorra uma emergência de proporções maiores, a Administração Portuária e/ou uma Autoridade Competente poderá solicitar a qualquer Usuário, mesmo que não envolvido com a emergência, a disponibilização dos seus recursos de resposta a emergências para uso imediato pela equipe de resposta designada.

C-2.8.2.f. O Usuário responsável e/ou que cause uma emergência deverá arcar com todas as sanções legais bem como com os custos incorridos para o combate e/ou contenção da situação, bem como para o reparo dos Danos e impactos adversos associados.

C-2.8.2.g. Caso a Administração Portuária julgue necessário para a apuração das responsabilidades relacionadas a uma emergência, uma comissão de investigação poderá ser formada pela Administração Portuária, sob sua coordenação, com a participação dos Usuários envolvidos e/ou impactados pela emergência.

C-3. SAÚDE E SEGURANÇA

C-3.1. ÁLCOOL E DROGAS

C-3.1.a. Um Usuário não deverá operar, ou conscientemente permitir que outra pessoa opere, um veículo, máquina, equipamento ou Embarcação, de qualquer tipo ou modelo, sob a influência de álcool ou drogas.

C-3.2. TREINAMENTO DE PESSOAL

C-3.2.a. Todo pessoal empregado por um Usuário e/ou em atividades em uma Área Operacional deverá ter qualificação e treinamento adequado às atividades que irá desempenhar, de acordo com a Legislação Aplicável e boas práticas do setor.

C-3.3. SAÚDE OCUPACIONAL

C-3.3.a. Todo Usuário deve cumprir à Legislação Aplicável bem como a quaisquer outros requisitos relacionadas à segurança e saúde ocupacional relevantes às atividades que realiza.

C-3.3.b. A Administração da Área Operacional deve apresentar cópia dos seguintes documentos, incluindo quaisquer revisões ou alterações, conforme exigido pelas NR emitidas pelo MTE e Legislação Aplicável, sempre que solicitado pela Administração Portuária:

- (i) Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional; e
- (ii) Programa de Prevenção dos Riscos Ambientais.

C-3.4. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO

C-3.4.a. Todo Usuário deve fazer uso adequado do equipamento de proteção, com respectivo certificado de aprovação válido pelo MTE e/ou de acordo com a Legislação Aplicável, bem como obedecer a sinalização de segurança existente no local, de acordo com a exigência das normas aplicáveis às atividades que irá desenvolver.

C-3.5. ACESSO SEGURO

C-3.5.a. A Administração da Área Operacional deve fornecer e manter, de forma adequada, meios seguros de acesso a todas as partes de suas instalações.

C-3.6. ILUMINAÇÃO

C-3.6.a. A Administração da Área Operacional deve garantir que suas instalações estejam iluminadas de acordo com todos os requisitos e/ou condições impostas pelas Autoridades Competentes.

C-3.7. USO DE DISPOSITIVOS PORTATÉIS EM ÁREAS DE RISCO

C-3.7.a. Um Usuário não deve utilizar aparelhos portáteis, tais como telefones celulares e equipamentos rádio que não sejam certificados, em áreas onde exista risco de incêndio/explosão.

C-3.8. COMBATE A INCÊNDIO

C-3.8.a. Antes de iniciar suas atividades, a Administração da Área Operacional deve possuir o CA expedido pelo CBMERJ, conforme Legislação Aplicável, atestando a adequabilidade das instalações de combate a incêndio do local.

C-3.8.b. O CA deve ser mantido válido durante todo o período de atividade da Área Operacional, bem como deve ser renovado em função de novas construções, alterações, expansões etc., conforme Legislação Aplicável, sendo submetido à Administração Portuária mediante solicitação.

C-3.8.c. A Administração da Área Operacional é responsável pela garantia de pleno funcionamento e manutenção em estado de prontidão para pronto uso dos recursos de combate a incêndio e pânico, conforme definidos pelo seu CA.

C-3.8.d. Quando um incêndio é identificado em de uma Área Operacional e/ou a bordo de uma Embarcação atracada em seu cais, a Administração da Área Operacional deverá, no menor tempo possível:

- (i) Seguir estritamente as orientações do seu PEI;
- (ii) Informar à Administração Portuária; e
- (iii) Informar às Autoridades Competentes.

C-3.9. SIMULADOS E EXERCÍCIOS

C-3.9.a. A Administração da Área Operacional deverá submeter à Administração Portuária a sua programação exercícios simulados e treinamentos relacionados à promoção da saúde e segurança, observando a seguinte antecedência:

- (i) 48 (quarenta e oito) horas para atividades internas à Área Operacional; e
- (ii) 15 (quinze) dias para atividades que demandem a utilização de Área Comum.

C-3.9.b. A Administração Portuária deverá necessariamente participar do planejamento de quaisquer simulados e treinamentos que demandem a utilização de Área Comum, de forma a compatibilizar eventuais impactos com a continuidade das operações no Porto; bem como deverá participar, ao menos, como observador durante o evento.

C-3.9.c. Qualquer alteração na programação deverá ser informada à Administração Portuária com a antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas.

C-4. SEGURANÇA PORTUÁRIA

C-4.1. NÍVEL DE SEGURANÇA

C-4.1.a. O Nível de Segurança regular em que os Terminais certificados ISPS operam dentro no Porto é o Nível 1 (conforme Código ISPS). Se por qualquer razão um Terminal tiver seu Nível de Segurança alterado com impactos às rotinas regulares do Porto, a Administração Portuária deverá ser informada para conhecimento e adoção de medidas necessárias.

C-4.1.b. Todo Usuário deverá agir de acordo com as normas de segurança vigentes no Porto, bem como dos Terminais e demais áreas operacionais implementadas no porto, tomando todas as providências e ações de segurança que julgar necessárias.

C-4.1.c. Todo o Usuário deverá cumprir as disposições específicas dadas pelas Autoridades Competentes e pela Administração Portuária como consequência de qualquer mudança no ambiente de segurança no Porto.

C-4.2. ACESSO AO PORTO

C-4.2.a. Todo Usuário que desejar acessar o Porto por ar, mar ou terra deverá entrar ou sair somente pelas entradas e saída designadas pela Administração Portuária.

C-4.2.b. Somente empresas autorizadas pela Administração Portuária podem solicitar acesso de pessoas, veículos, Embarcações ou aeronaves ao Porto, sendo responsáveis pelos Usuários que ingressarem sob sua solicitação.

C-4.2.c. Para acesso às áreas controladas pela segurança patrimonial da Administração Portuária, todo Usuário, Terminal e/ou Área Operacional deverá ter seus os modelos de crachás pessoais e de veículos previamente cadastrados junto à Administração Portuária.

C-4.2.d. Todo Usuário, pessoa física, deverá possuir um documento de identificação com foto válido em todo o território nacional, conforme Lei nº 12.037/09, para ter seu acesso ao porto autorizado.

C-4.2.e. Todo Usuário que conduza um veículo dentro do Porto deve estar na posse dos respectivos documentos pessoais (habilitação) e do veículo, apresentando à Administração Portuária sempre que solicitado.

C-4.2.f. Os veículos e seus ocupantes estão sujeitos à identificação e inspeção pela Administração Portuária nas entradas e saídas designadas no Porto antes de autorizados a entrar e/ou sair.

C-4.2.g. A Administração da Área Operacional deve implementar medidas específicas para salvaguardar sua propriedade da presença ou acesso de pessoas, indesejadas de acordo com seu plano de segurança.

C-4.2.h. Sendo do seu conhecimento, a Administração da Área Operacional deve informar à Administração Portuária sobre qualquer indício de greve e/ou manifestações que afetem o acesso ao Porto ou que tenha potencial para, mesmo que parcialmente, interditar quaisquer das vias terrestres de acesso ao Porto.

C-4.2.i. O acesso de pessoas, veículos, equipamentos e materiais ao Porto poderá ser condicionado ao cumprimento de requisitos adicionais de segurança e proteção portuária estabelecidos pela Administração Portuária, conforme avaliação de risco, incluindo, mas não se limitando a identificação complementar, inspeção, restrição de circulação, limitação de permanência e acompanhamento obrigatório por Veículo de Escolta.

C-4.2.j. A Administração Portuária poderá, a qualquer tempo, negar ou restringir o acesso ao Porto, ou determinar a retirada de pessoas, veículos ou cargas, quando identificado risco à segurança patrimonial, à integridade das operações ou ao cumprimento da Regulamentação.

C-4.2.k. Os acessos excepcionais, incluindo aqueles realizados fora de horários regulares, por Usuários em visita eventual, prestadores de serviço não recorrentes ou em situações emergenciais, deverão observar requisitos específicos definidos pela Administração Portuária.

C-4.2.l. A recusa à inspeção ou o descumprimento dos requisitos de acesso estabelecidos pela Administração Portuária poderá implicar na negativa de ingresso ou permanência no Porto.

C-4.3. ARMAS DE FOGO E EXPLOSIVOS

C-4.3.a. É proibido portar, transportar, armazenar, manter ou utilizar armas de fogo, munições, explosivos ou quaisquer artefatos de natureza similar na Área do Porto sem autorização prévia da Administração Portuária, e observando-se a Legislação Aplicável, excetuando-se a prerrogativa funcional aplicável a agentes públicos no exercício de suas funções.

C-4.3.b. A utilização de serviços de vigilância patrimonial armada por um Usuário ou Área Operacional é permitido mediante autorização prévia da Administração Portuária, podendo ser condicionada ao atendimento de requisitos específicos de segurança, conforme o caso, devendo ser realizado em observância a Legislação Aplicável.

C-4.3.c. A guarda, custódia e utilização de armamentos autorizados na Área do Porto são de responsabilidade exclusiva do Usuário ou Área Operacional, conforme o caso, devendo observar a Legislação Aplicável e melhores práticas de segurança.

C-4.3.d. A Administração Portuária poderá, a qualquer tempo, estabelecer restrições adicionais, determinar a suspensão do uso ou requerer medidas complementares relacionadas ao uso de armamentos na Área do Porto, sempre que identificado risco à segurança das pessoas, das instalações ou das operações.

C-5. TRANSPORTE TERRESTRE

C-5.1. REGRAS GERAIS DE TRÂNSITO

C-5.1.a. Todo Usuário no controle de um veículo dentro do Porto deve:

- (i) Obedecer às regras de tráfego estabelecido nas placas de sinalização e marcações de pista;
- (ii) Respeitar o limite de velocidade estabelecido nas placas de sinalização;
- (iii) Não utilizar telefone celular enquanto dirige;
- (iv) Garantir que todas as pessoas no veículo estejam usando cinto de segurança;
- (v) Assegurar-se de que o veículo não está transportando peso acima da sua capacidade;
- (vi) Conduzir o veículo de forma responsável e segura;
- (vii) Estacionar o veículo somente em local designado para este fim, preferencialmente de ré;
- (viii) Não deixar o veículo com o motor em funcionamento; e
- (ix) Não dirigir, ou permitir que uma pessoa dirija, sob influência de álcool e/ou drogas.

C-5.2. DEFEITO DE VEÍCULO

C-5.2.a. Caso o veículo apresente qualquer defeito dentro do Porto, o Usuário responsável pela sua condução deverá:

- (i) Ligar as luzes de aviso;
- (ii) Posicionar o triângulo de segurança à uma distância segura do veículo;
- (iii) Informar no menor tempo possível à Administração Portuária e respectivo Terminal ou Área Operacional; e
- (iv) Permanecer em local seguro, a pelo menos 20 (vinte) metros de distância do veículo, até que seja socorrido.

C-5.3. VEÍCULOS DE GRANDES DIMENSÕES

C-5.3.a. O acesso ao Porto de veículos de grandes dimensões que demandem acompanhamento por Veículos de Escolta e/ou interdição de vias terrestres internas, nos termos da Legislação Aplicável, deverá ser previamente comunicado à Administração Portuária no prazo mínimo de 48 (quarenta e oito) horas após a emissão da Autorização Especial de Trânsito (AET) pela Autoridade Competente e, em qualquer hipótese, antes da chegada do veículo ao Porto.

C-5.3.b. A solicitação de acesso deverá estar acompanhada da respectiva AET, a fim de possibilitar à Administração Portuária a avaliação dos riscos operacionais envolvidos, a adoção das medidas de segurança cabíveis e a coordenação prévia com os demais agentes e entidades impactados pela operação.

C-5.3.c. A movimentação de cargas de grandes dimensões deverá ser realizada no período de 09:00 às 15:00 de forma a não impactar o fluxo regular de veículos. Casos excepcionais poderão ser tratados, de forma particular, pelo Usuário responsável pelo transporte junto à Administração Portuária.

C-5.3.d. A autorização poderá ser condicionada à apresentação de informações técnicas adicionais, definição de rotas, horários específicos e adoção de medidas de controle operacional e de segurança. Adicionalmente, a Administração Portuária poderá estabelecer requisitos extras, incluindo, mas não limitado a sinalização especial em vias, restrição de circulação, interdição temporária de vias e acompanhamento operacional. O não cumprimento das condições estabelecidas poderá implicar na suspensão da movimentação entre outras medidas julgadas necessárias para garantia da segurança.

C-5.3.e. A Administração Portuária se reserva o direito de não permitir a entrada no Porto de veículos de grandes dimensões que trafeguem em desacordo com a Legislação Aplicável e/ou que não tenham sido previamente informados à Administração Portuária e que venham a causar interdições e/ou interrupções em vias terrestres internas de forma a permitir o seu acesso à Área Operacional de destino.

C-5.3.f. Todos os custos associados à movimentação de cargas de grandes dimensões, quer sejam aqueles diretamente associados ao transporte, como aqueles associados à eventuais Incidentes, competem ao Usuário responsável pelo transporte.

C-5.4. PEAÇÃO DE CARGA

C-5.4.a. O Usuário responsável por um Veículo empregado no transporte de cargas deve:

- (i) Verificar se o Veículo e o equipamento de peação estão em boas condições de uso;
- (ii) Verificar se o volume e peso total do material estão dentro dos limites permitidos para o Veículo;

- (iii) Determinar qual é o melhor sistema de peação para a carga desejada; e
- (iv) Pear o material de forma que evite que a carga se mova ou caia.

C-5.4.b. É proibido o transporte de cargas em qualquer veículo não projetado para este fim, e/ou em qualquer compartimento ou parte de um veículo que não é projetada para este fim.

C-5.5. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

C-5.5.a. O transporte terrestre de produtos perigosos deve ser realizado de acordo com a Legislação Aplicável.

C-6. ATIVIDADES COMERCIAIS

C-6.1. LICENCIAMENTO E PERMISSÃO

C-6.1.a. É proibida a realização de atividades comerciais sem a obtenção das respectivas licenças e autorizações oficiais junto as Autoridades Competentes, bem como da Autorização da Administração Portuária.

C-6.1.b. É proibida a distribuição de circulares, folhetos ou materiais publicitários no Porto sem a Autorização da Administração Portuária.

C-7. OBRAS CIVIS, INDUSTRIAIS E PORTUÁRIAS

C-7.1. REQUISITOS GERAIS

C-7.1.a. Qualquer projeto a ser implementado no Porto cuja área se encontra dentro do DISJB deverá cumprir as regras estabelecidas pela CODIN e possuir um projeto de integração paisagística específico para a área pretendida, incluindo no mínimo 50% (cinquenta por cento) das sementes de restinga do viveiro de sementes da RPPN Caruara.

C-7.2. APROVAÇÃO DE PROJETOS

C-7.2.a. Qualquer projeto a ser implementado no Porto, incluindo quaisquer modificações posteriores, deverá ser aprovado pela Administração Portuária antes da sua submissão às Autoridades Competentes, bem como deverá estar de acordo com as licenças e autorizações emitidas por Autoridades Competentes à Administração Portuária, e/ou em nome do Usuário responsável pelo projeto, bem como com as diretrizes definidas pela Administração Portuária, incluindo, mas não limitado:

- (i) Regulamento Portuário;
- (ii) Plano diretor portuário;
- (iii) Plano diretor de abastecimento de água;
- (iv) Diretrizes de gestão socioambiental;
- (v) Protocolo de Dragagem.

C-7.2.b. Todo projeto a ser implementado no Porto deve ser apresentado à Administração Portuária para avaliação do impacto nas áreas comuns e demais Áreas Operacionais do porto. É proibida a construção de novas instalações administrativas e/ou operacionais sem a prévia Autorização da Administração Portuária.

C-7.2.c. As análises de riscos e impactos relativos aos novos projetos e operações, elaboradas para processos de licenciamento ambiental, prevenção de Incidentes ou qualquer outro propósito relacionado, devem considerar os riscos sinérgicos às operações existentes no Porto, sendo submetidos à Administração Portuária.

C-7.2.d. A Administração Portuária se reserva o direito de questionar as ações mitigatórias apontadas nas análises de riscos e, a seu critério, solicitar evidência do cumprimento das mesmas visando a boa utilização das áreas comuns e demais Áreas Operacionais do Porto.

C-7.2.e. A Administração Portuária se reserva o direito de solicitar, ao longo do processo de análise do projeto, estudos, simulações, análises de risco e/ou avaliações técnicas complementares aos documentos apresentados pelo Usuário responsável, de forma a permitir a correta análise dos impactos gerados pelo projeto. Tais documentos adicionais devem ser providenciados pelo Usuário responsável pelo projeto, às suas custas e responsabilidade.

C-7.3. ALTERAÇÕES EM PROJETOS

C-7.3.a. Quaisquer necessidades de alterações que envolvem uma revisão significativa do projeto original já aprovados pela Administração Portuária devem ser submetidas novamente à essa Administração para reavaliação antes da submissão para aprovação pelas Autoridades Competentes, conforme o caso.

C-7.3.b. O Usuário responsável pela condução de um projeto deve informar a Administração Portuária sobre quaisquer modificações ou ajustes realizados durante a execução da obra ou projeto que não envolvem uma revisão significativa do projeto original (*as built*).

C-7.4. CONSTRUÇÃO E MONTAGEM

C-7.4.a. Antes do início da construção ou montagem, a Administração da Área Operacional deve submeter à Administração Portuária todas as informações relacionados com o Plano Ambiental da Construção, tais como:

- (i) Previsão de quantidades relacionadas a pessoas, equipamentos e máquinas consideradas de médio e grande porte, caminhões e veículos para acesso ao canteiro de obras;
- (ii) Disposição de locais de construção, incluindo armazéns e instalações de armazenamento de resíduos;
- (iii) Matriz de aspectos, impactos, riscos e perigos;
- (iv) Planos e Programas de Gestão de acordo com a Legislação Aplicável;
- (v) Materiais a serem utilizados; e
- (vi) Atividades críticas de construção envolvendo risco para pessoas ou meio ambiente.

C-7.4.b. Todo Usuário responsável por um projeto que envolva obras de pavimentação asfáltica deve informar a Administração Portuária com antecedência, apresentando o cronograma proposto de tais obras, detalhes sobre o sistema de drenagem a ser adotado e quaisquer outras informações técnicas que possam ser requeridas pela Administração Portuária.

C-7.5. ESCAVAÇÕES

C-7.5.a. Todas as escavações com profundidade superior a 2,0 (dois) metros devem ser previamente comunicadas e aprovadas pela Administração Portuária visando mitigar interferências com instalações subterrâneas pré-existentes.

C-7.5.b. Todas as escavações em áreas comuns devem ser previamente comunicadas e aprovadas pela Administração Portuária visando mitigar interferências com instalações subterrâneas pré-existentes.

C-7.6. ÁREAS DE DESPEJO

C-7.6.a. É proibido o descarte de materiais oriundos de atividades de Dragagem, terraplanagem, escavações e/ou quaisquer outras relacionadas em uma Área de Despejo diferente daquelas devidamente autorizadas pelas Autoridades Competentes, e designadas pela Administração Portuária, para a obra em questão.

C-7.7. INTERFERÊNCIAS COM AS VIAS

C-7.7.a. Qualquer atividade relacionada à implantação de novos projetos que interrompa, ou com potencial para interromper, parcial ou totalmente alguma via terrestre interna no Porto, deve ser previamente autorizada pela Administração Portuária.

C-7.8. CANTEIRO DE OBRAS

C-7.8.a. É proibida a operação de canteiro de obras antes da emissão das permissões, licenças e alvarás relacionados pelas Autoridades Competentes. Também é proibido a construção de canteiro de obra fora do limite da área contratada, sem prévia Autorização da Administração Portuária.

C-8. MANUSEIO DE CARGA

C-8.1. CARGAS PERIGOSAS

C-8.1.a. A Administração da Área Operacional deve informar a Administração Portuária sobre a previsão de movimentação e armazenagem de carga perigosa. É proibida a entrada de Carga Perigosa no Porto sem que as devidas informações sejam compartilhadas com a Administração Portuária e às Autoridades Competentes.

C-8.1.b. A Administração da Área Operacional deve desenvolver e implementar procedimentos operacionais para o transporte, manuseio e estoque de Cargas Perigosas.

C-8.1.c. A Administração da Área Operacional deve proibir que Cargas Perigosas entrem em suas instalações ao menos que estas cargas estejam devidamente embaladas, identificadas e etiquetadas conforme prescrito na Legislação Aplicável, Código IMDG e/ou Regras da ANTT, conforme o caso.

C-8.1.d. A Administração da Área Operacional ou Usuário que realize transporte, manuseio ou estoque de Carga Perigosa deve ter, para pronto uso, um plano de emergência para lidar com qualquer situação perigosa que surja por conta do transporte, manuseio ou estoque da Carga Perigosa.

C-8.1.e. A Administração da Área Operacional ou Usuário deve informar no menor tempo possível a Administração Portuária em caso de Incidente envolvendo Carga Perigosa.

C-8.2. MOVIMENTAÇÃO, PEAÇÃO, AMARRAÇÃO E LONAMENTO

C-8.2.a. A movimentação, peação, amarração e o lonamento de carga deve ser feita observando-se as a Legislação Aplicável, a Regulamentação e Melhores Práticas comumente adotadas para cada tipo e característica de material envolvido.

C-8.3. ESTOQUE DE CARGA

C-8.3.a. A Administração da Área Operacional deve assegurar que os bens e materiais sob sua responsabilidade sejam adequadamente armazenados e, quando for o caso, seguindo o disposto por norma técnica e/ou Legislação Aplicável, de forma estável e adequada sobre solo ou piso firme e nivelado.

C-8.3.b. A Administração da Área Operacional que armazene materiais perigosos de qualquer tipo, incluindo produtos químicos, radioativos e inflamáveis, deve:

- (i) Manter autorizações válidas e atualizadas, conforme emitido por cada Autoridade Competente relacionada;
- (ii) Informar mensalmente à Administração Portuária sobre o volume total destes materiais em estoque;
- (iii) Informar a Administração Portuária sobre o *layout* do local de armazenamento e a compatibilidade entre os materiais em estoque;
- (iv) Manter identificação adequada de todos os materiais em estoque; e
- (v) Submeter à Administração Portuária o respectivo Plano de Resposta a Emergências para lidar com os materiais que podem ser mantidos em estoques.

C-8.4.c. A Administração Portuária poderá estabelecer requisitos específicos para o manuseio, armazenamento e transporte interno de cargas consideradas sensíveis, críticas ou de alto risco, que poderão incluir, entre outros, condições diferenciadas de acesso, inspeção, monitoramento, rastreabilidade, restrição de áreas e definição de janelas operacionais.

C-9. OUTROS VEÍCULOS

C-9.1. HELICÓPTEROS

C-9.1.a. O pouso e a decolagem de helicópteros em Área Operacional são permitidos somente nas áreas devidamente homologadas junto a ANAC para esta finalidade e mediante Autorização do responsável pela mesma, exceto no caso de operação que ocorra a bordo de uma Embarcação.

C-9.2.b. Atividades envolvendo helicópteros no Porto, mesmo a bordo de Embarcação, devem ser informadas à Administração Portuária com 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, sendo sujeitas a não Autorização pela Administração Portuária por questões afetas à segurança, questões técnicas e/ou comerciais, conforme o caso.

C-9.2. AERONAVES AUTÔNOMAS OU REMOTAMENTE PILOTADAS (DRONES)

C-9.2.a. A utilização de Drones na FRZ do Porto do Açu é permitida mediante Autorização conjunta da Administração Portuária e das demais partes envolvidas, de acordo com o plano de voo pretendido e previamente registrado e aprovado no sistema SARPAS da ANAC e pelo DECEA.

C-9.2.b. As operações com Drones devem ser justificadas e compatíveis com as atividades do Porto, incluindo, mas não limitando a inspeções, atividades operacionais, registros técnicos, institucionais ou outras finalidades previamente aprovadas pela Administração Portuária, sendo proibido o voo com finalidade recreativa ou de lazer.

C-9.2.c. A solicitação de autorização para voo com Drone deverá ser enviada à Administração Portuária, podendo ser condicionada à apresentação de informações técnicas, identificação do Usuário responsável e finalidade da operação e demais requisitos aplicáveis. O voo somente

poderá ser realizado após autorização pela Administração Portuária e aprovação final pelo DECEA dentro dos prazos estabelecidos pela Autoridade Competente.

C-9.2.d. Somente Drones cadastrados junto à ANAC e demais Autoridades Competentes, conforme o caso, e de acordo com a Legislação Aplicável, são permitidos para utilização no Porto.

C-9.2.e. Nos casos em que as operações envolvam áreas sob responsabilidade de Usuários ou Áreas Operacionais, a autorização estará condicionada à anuência do respectivo responsável pela área.

C-9.2.f. A Administração Portuária poderá estabelecer áreas proibidas, restritas ou condicionadas ao sobrevoo, bem como limites operacionais adicionais, resguardando o direito de determinar a interrupção imediata de qualquer operação que esteja em desacordo com este Regulamento ou que represente risco à segurança.

C-9.2.g. O Usuário autorizado a realizar voo com Drone no Porto deve informar à Administração Portuária sobre o plano de voo, horário de início e de término, respectivamente antes e após a efetiva realização do voo.

C-9.2.h. É proibida a veiculação de imagens de Áreas Sensíveis, Ativos Críticos e/ou operações no Porto do Açú obtidas por sobrevoo de Drone na FRZ do Porto do Açú, bem como a sua utilização para fins distintos aos informados no processo de autorização, sem o consentimento da Administração Portuária e da Administração da Área Operacional envolvida, conforme o caso.

C-9.2.i. O Usuário responsável pela pelo voo de um Drone na FRZ do Porto do Açú responderá integralmente por quaisquer danos causados a pessoas, instalações, equipamentos e/ou ao meio ambiente decorrentes da sua operação, bem como dos danos eventualmente causados pela veiculação não autorizada e uso indevido das imagens obtidas. A autorização concedida pela Administração Portuária não exime o Usuário responsável pela operação do Drone do cumprimento da Legislação Aplicável, bem como das responsabilidades civis, administrativas e/ou penais aplicáveis.

C-10. AVISO DE INCIDENTE

C-10.a. Todo Usuário deve informar no menor tempo possível à Administração Portuária sobre a ocorrência de um Incidente no Porto em uma Área Operacional, instalação de apoio, Embarcação, em uma Área comum e/ou que atinja, ou tenha potencial de atingir, uma Área comum e/ou que cause Danos ao patrimônio, meio ambiente ou a vida no Porto.

C-10.b. Todo Usuário que cause um Incidente no Porto deve, em boa-fé, e independentemente das medidas tomadas para seu controle:

- (i) Informar às Autoridades Competentes, conforme o caso, em atendimento à Legislação Aplicável;
- (ii) Informar à Administração Portuária;
- (iii) Prestar informações adicionais quando solicitadas pela Administração Portuária;
- (iv) Cooperar com as investigações; e
- (v) Comprometer-se a cobrir todos os custos incorridos para consertar ou substituir o item danificado, bem como arcar com as penalidades cabíveis.

PARTE D: DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS AOS TERMINAIS, EMBARCAÇÕES E ATIVIDADES RELACIONADAS

D-1. PRINCÍPIOS GERAIS

D-1.1. ACESSO À INFORMAÇÃO DE EMBARCAÇÃO

D-1.1.a. Toda Embarcação deve permanecer pronta, a todo tempo, para ser inspecionada por qualquer Autoridade Competente.

D-1.1.b. Toda Embarcação deve permitir que a Administração Portuária, ou que uma pessoa autorizada pela Administração Portuária, acesse a Embarcação a qualquer tempo para fins de inspeção, objetivando determinar se a Embarcação cumpre as disposições deste Regulamento.

D-1.1.c. A qualquer tempo, a Administração Portuária pode solicitar ao Comandante da Embarcação informações que sejam consideradas apropriadas para verificar a conformidade com o disposto neste Regulamento.

D-1.2. BOA MARINHARIA

D-1.2.a. Nada neste Regulamento deverá isentar o Comandante e a tripulação de uma Embarcação sob seu comando, de empregar seu melhor julgamento e habilidades profissionais em todas as ocasiões durante a escala da Embarcação no Porto e quaisquer de seus Terminais, a fim de evitar qualquer Dano ou impacto adverso a qualquer Usuário, propriedade, meio-ambiente ou operações de qualquer tipo.

D-1.3. CÓDIGOS E CONVENÇÕES

D-1.3.a. Nada nesta Regulamentação isenta o Comandante de uma Embarcação do seu dever de cumprir com os Códigos e Convenções ratificados:

- (i) pelo Estado da bandeira da Embarcação; e
- (ii) pelo Brasil como o Estado do porto.

D-1.3.b. Toda Embarcação quer Atracada, Fundeada, Navegando ou Encalhada deve cumprir os Códigos e as Convenções aplicáveis.

D-1.4. TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

D-1.4.a. Todas as Embarcações na Área VTS devem manter tripulação qualificada e em número suficiente a bordo, de acordo com o seu CTS ou documento equivalente emitido pela Bandeira da Embarcação e ratificado pela Autoridade Marítima, de forma a permitir a movimentação segura da Embarcação a qualquer tempo.

D-1.5. ÁREAS DE SEGURANÇA

D-1.5.a. No Porto as seguintes Áreas Operacionais são estabelecidas como Áreas de Segurança no que tange à restrição de aproximação, tráfego e permanência de embarcações não envolvidas com as operações desenvolvidas no porto, em conformidade com o disposto pela NORMAM-211/DPC:

- (i) Fundeadouros;
- (ii) Canal de Navegação;
- (iii) Molhes / quebra-mares;

- (iv) Boias de amarração; e
- (v) Terminais.

D-1.5.b. Todas as demais Áreas de Segurança eventualmente previstas pela Autoridade Marítima devem ser consideradas como Áreas de Segurança no Porto, sempre que aplicáveis.

D-1.6. PESCA, ATIVIDADES ESPORTIVAS E RECREATIVAS

D-1.6.a. Nas Áreas de Segurança estabelecidas no Porto são proibidas a aproximação, o tráfego e a permanência de Embarcações não envolvidas nas operações do Porto, incluindo Embarcações de Pesca, Embarcações de esporte e recreio, entre outras, exceto quando autorizadas pela Administração Portuária e em observância às eventuais determinações expedidas pela Autoridade Marítima.

D-1.6.b. Atividades de Pesca, em qualquer modalidade, e a prática de atividades esportivas e recreativas são proibidas nas Áreas de Segurança estabelecidas no Porto, exceto quando autorizadas pela Administração Portuária e em observância às eventuais determinações expedidas pela Autoridade Marítima.

D-2. MEIO-AMBIENTE

D-2.1. POLUIÇÃO HÍDRICA

D-2.1.1. PREVENÇÃO DE DESCARGAS ACIDENTAIS

D-2.1.1.a. É proibido a descarga e/ou o lançamento de óleo, resíduos oleosos ou qualquer material oleoso ou nocivo que contamine, ou que tenha potencial para contaminar, a água na Área VTS.

D-2.1.1.b. Toda Embarcação deve manter seu material de resposta à vazamento de óleo disponível para pronto uso no convés de acordo com a Convenção MARPOL.

D-2.1.1.c. Toda Embarcação, enquanto atracada, deverá garantir que todos os embornais, drenos e pontos de descarga estejam fechadas e/ou munidas de tampas adequados para a prevenção de qualquer descarte indevido de água, ou efluente, ou substâncias nocivas.

D-2.1.1.d. Toda Embarcação deve adotar as medidas apropriadas para evitar a descarga na água de qualquer escape de material do convés prejudicial ao meio ambiente.

D-2.1.1.e. Toda Embarcação autorizada pela Administração Portuária e pela Autoridade Marítima a permanecer em condição Fora de Operação na Área VTS, deverá providenciar a instalação de barreira de contenção apropriada bem como zelar pela sua correta manutenção e utilização ao longo de toda a estadia no Porto, exceto nos casos onde, de forma justificada junto à Administração Portuária, a sua utilização ostensiva seja inapropriada ou dispensável em função dos riscos.

D-2.1.2. ATIVIDADES DE MANUTENÇÃO

D-2.1.2.a. As seguintes atividades de manutenção são permitidas no Porto mediante Autorização da Administração Portuária:

- (i) Limpeza de casco acima e abaixo da linha d'água;
- (ii) Limpeza de propulsor e apêndices abaixo da linha d'água;
- (iii) Tratamento, preparação e/ou limpeza de espaços destinados à carga (porões, tanques, conveses etc.) que possa causar queda de material na água;

- (iv) Reparos em máquinas abaixo da linha d'água, incluindo impelidores laterais;
- (v) Tratamento e/ou pintura de casco, convés ou superestrutura abertos;
- (vi) Tratamento e pintura de marcas de Calado (acima da linha d'água);
- (vii) Tratamento e pintura de marcas de nome da embarcação, número IMO e porto de registro;
- (viii) Tratamento e pintura de pontos para atuação de rebocadores;
- (ix) Tratamento e pintura do Disco de *Plimsoll* e linhas de carga; e
- (x) Tratamento e pintura de qualquer outra marca que possa interferir com a segurança da Embarcação.

D-2.1.2.b. As atividades de limpeza de casco, apêndices e propulsor devem obrigatoriamente seguir as condicionantes ambientais aplicáveis para a realização desse tipo de atividade no Porto, conforme licenciamento ambiental específico expedido para essa finalidade.

D-2.1.2.c. Nenhuma Autorização específica emitida pela Administração Portuária para a realização de atividades de manutenção ou pintura revogam a responsabilidade dos envolvidos na sua execução quanto ao cumprimento do disposto neste Regulamento e/ou em instruções ou condicionantes impostas pela Administração Portuária no que diz respeito à prevenção à Poluição do meio ambiente, bem como não exime o interessado na obtenção de Autorização complementar junto às Autoridades Competentes, conforme Legislação Aplicável.

D-2.1.3. ÁGUA RESIDUAL

D-2.1.3.a. É proibida a descarga direta ao mar na Área VTS de qualquer tipo de água residual, água oleosa, produto, resíduo, material de quaisquer naturezas ou de qualquer substância contaminante ou potencialmente contaminada.

D-2.1.3.b. É proibida a descarga de esgoto sanitário diretamente para as águas da Área VTS. A Embarcação deverá manter em funcionamento seu sistema de tratamento de efluentes durante toda a sua estada.

D-2.1.3.c. A descarga de materiais perigosos por uma Embarcação tais como lodo, esgoto, águas cinzas, água oleosa, dentre outros, somente é permitida através de empresa licenciada para realização dessa atividade, com a Embarcação atracada em um Terminal, sendo proibido qualquer tipo de descarte, deliberado ou incidental, de material no mar.

D-2.1.4. ÁGUA DE LASTRO

D-2.1.4.a. A gestão da Água de Lastro das Embarcações na Área VTS deverá seguir estritamente ao estabelecido na:

- (i) Convenção BWM; e
- (ii) NORMAM-401/DPC.

D-2.1.4.b. Mediante solicitação, toda Embarcação deve apresentar à Administração Portuária os formulários de Água de Lastro da Embarcação, obrigatórios em águas brasileiras de acordo com a NORMAM-401/DPC, para fins de verificação de conformidade.

D-2.1.5. SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

D-2.1.5.a. Mediante solicitação, toda Embarcação deverá apresentar à Administração Portuária o Certificado de Conformidade para Sistema Anti-incrustante ou Declaração sobre Sistema Anti-incrustante, conforme o caso, bem como cópia do Registro de Sistema Anti-incrustante emitidos por entidade especializada credenciada pela Autoridade Marítima.

D-2.1.6. PREVENÇÃO DE BIOINVASÃO

D-2.1.6.a. Mediante solicitação, toda Embarcação deverá apresentar à Administração Portuária laudo de vistoria do casco atestando quanto à presença de organismos aquáticos nocivos e/ou agentes patogênicos.

D-2.1.7. VAZAMENTO

D-2.1.7.a. Todo Usuário que aviste ou identifique um vazamento ou queda de qualquer material na água deve informar, no menor tempo possível, a Administração Portuária.

D-2.1.7.b. O Comandante e o responsável pela Área Operacional deverão informar, no menor tempo possível, às Autoridades Competentes e à Administração Portuária sobre vazamentos de qualquer natureza, sejam substâncias perigosas, nocivas ou não, ocorrido durante as suas operações, mantendo a Administração Portuária informada sobre o desenrolar das ações de resposta e contenção até o final do atendimento.

D-2.1.7.c. Após a contenção do vazamento, o Usuário responsável pelas ações de combate deverá encaminhar para a Administração Portuária relatório final contendo minimamente:

- (i) Tipo do produto;
- (ii) Volume estimado;
- (iii) Áreas afetadas e descontaminadas;
- (iv) Duração do evento com data e horário de início e fim das operações; e
- (v) Destinação final dos resíduos.

D-2.1.7.d. O Usuário que der causa ao vazamento de material deverá arcar com todas as sanções legais bem como os com custos incorridos para:

- (i) Conter emergências;
- (ii) Remediar Danos e impactos ambientais e operacionais; e
- (iii) Reparar e/ou repor ativos utilizados, danificados ou comprometidos pelo incidente.

D-2.2. POLUIÇÃO DO AR

D-2.2.1. EMISSÕES DE FUMAÇA

D-2.2.1.a. É proibida a realização de ramonagem e/ou limpeza de tubulações ou redes de caldeira com emissão de “fumaça preta” por embarcação dentro da Área VTS. Todas as precauções devem ser adotadas pelas Embarcações de forma a evitar a emissão ou escape de “fumaça preta” contendo fuligem e/ou centelhas pela chaminé da Embarcação.

D-2.2.1.b. Sempre que solicitado pela Administração Portuária, o Comandante de uma Embarcação deverá informar sobre as características, qualidade e quantidade, mesmo que estimada, dos combustíveis utilizados a bordo durante a permanência da Embarcação da Área VTS.

D-2.2.2. EMISSÃO DE GASES DA CARGA

D-2.2.2.a. É proibida a liberação de gases e/ou vapores relacionados à carga na Área VTS. Casos específicos que afetem a segurança operacional de uma Embarcação e que, por esse motivo, demandem a emissão controlada de gases da carga para a atmosfera devem ser submetidos pelo Usuário responsável à avaliação da Administração Portuária.

D-2.3. GESTÃO DE RESÍDUOS

D-2.3.a. É proibida a remoção de qualquer resíduo ou lixo de uma Embarcação sem as aprovações do responsável pela Área Operacional, pelo Comandante da Embarcação e das Autoridades Competentes, conforme apropriado.

D-2.3.b. Cada Terminal e Embarcação deve segregar e armazenar com segurança todos os resíduos produzidos em instalações adequadamente projetadas até que um destino final para esses materiais seja providenciado.

D-2.3.c. Os resíduos de Embarcações só serão descarregados para instalações de recebimento em terra e/ou por prestadores de serviços que sejam autorizados pela Autoridade Competente para a coleta, tratamento e/ou provisão de destinação adequada para cada tipo específico de material a ser descartado.

D-2.3.d. Os resíduos sólidos retirados das Embarcações deverão estar segregados, embalados, identificados, lacrados e acondicionados em contentores e deverão permanecer dessa forma até a destinação final.

D-2.3.e. A retirada de resíduos sólidos de origem orgânica das Embarcações em trânsito internacional (que oferecem risco fito e zoonosológico) é permitida somente no caso em que os materiais orgânicos tenham passado por incineração e autoclavagem. Caso não tenham sido realizados ambos os procedimentos, é expressamente proibida a retirada de resíduos sólidos orgânicos de Embarcações provenientes do exterior.

D-2.3.f. Os resíduos oriundos de cargas e/ou materiais perigosos poderão ser retirados das Embarcações somente após o cumprimento de todas as medidas necessárias à mitigação dos riscos correspondentes.

D-2.3.g. A Administração Portuária se reserva o direito de solicitar cópias dos MTR e dos certificados de destinação final dos resíduos e efluentes gerados a qualquer Usuário do Porto envolvido na atividade de descarte e gestão de resíduos.

D-3. SAÚDE E SEGURANÇA

D-3.1. ACESSO SEGURO À EMBARCAÇÃO

D-3.1.a. Todo Terminal e Embarcação atracada em um Terminal devem assegurar que meios seguros, suficientes e adequados de acesso entre o cais e a Embarcação estejam instalados.

D-3.1.b. Quando houver necessidade de obter acesso direto de uma Embarcação a outra atracada em um Terminal, o Terminal e os Comandantes das Embarcações envolvidos deverão assegurar que passagens ou outros equipamentos de acesso adequados sejam utilizados.

D-3.1.c. O meio de acesso seguro utilizado devem ser:

- (i) Construído de acordo com as regras vigentes e Melhores Práticas;
- (ii) Composto de material apropriado com resistência adequada;
- (iii) Instalado de forma segura e livre de obstruções;
- (iv) Mantido em boas condições de funcionamento; e
- (v) Munido de redes de segurança adequadas se passando sobre a água.

D-3.1.d. Durante a permanência da Embarcação, os meios de acesso seguros deverão ser inspecionados regularmente por todas as partes envolvidas, Terminal e Embarcação, a fim de garantir que estejam corretamente instalados e ajustados, levando em consideração o movimento da Embarcação durante o período de estadia no Terminal.

D-3.2. TRABALHO ADJACENTE À ÁGUA

D-3.2.a. Todo Terminal deve assegurar que todas as áreas utilizadas para operação que sejam adjacentes à água sejam identificadas quanto à necessidade de utilização de EPI específico, bem como equipadas com equipamentos salva-vidas, conforme necessário.

D-3.2.b. A localização de qualquer equipamento salva-vidas disponível próximo a essas áreas deve ser mantida livre de obstruções, em condições satisfatórias e pronta para uso.

D-3.3. TRABALHOS A QUENTE

D-3.3.a. Toda Embarcação deve garantir que nenhum Trabalho a Quente seja realizado a bordo durante operações de Abastecimento ou manuseio de Cargas Perigosas e/ou inflamáveis.

D-3.3.b. Toda Embarcação deverá obter Autorização do Terminal antes de iniciar qualquer Trabalho a Quente a bordo, devendo observar todas as regras e recomendações complementares expedidas pelo responsável do Terminal especificamente para a atividade solicitada.

D-3.4. EXERCÍCIOS DE EMERGÊNCIA

D-3.4.a. A realização de exercícios de emergência a bordo durante a estadia da Embarcação na Área VTS é permitida mediante Autorização do:

- (i) Terminal; e
- (ii) Administração Portuária.

D-3.5. LANÇAMENTO DE EMBARCAÇÃO DE EMERGÊNCIA

D-3.5.a. O lançamento de embarcações de emergência na água para teste é permitido mediante Autorização do:

- (i) Terminal; e
- (ii) Administração Portuária.

D-3.5.b. O início e o término da movimentação de uma embarcação de emergência no Canal de Navegação deverão ser informados ao Centro VTS.

D-3.6. HOMEM AO MAR

D-3.6.a. É proibida a realização de exercícios de homem ao mar na Área VTS. Exceções podem ser avaliadas pela Administração Portuária mediante solicitação do Comandante da Embarcação que necessita realizar o exercício.

D-3.7. COMBATE A INCÊNDIO

D-3.7.a. O sistema fixo de combate a incêndio da Embarcação deve ser mantido pronto para uso durante toda a sua permanência na Área VTS.

D-3.7.b. Equipamentos e materiais adequados de combate a incêndio deverão ser mantidos prontos para uso na Embarcação e no Terminal durante toda a estadia da Embarcação atracada.

D-3.7.c. Toda Embarcação, no menor tempo possível após a identificação de um incêndio quer seja a bordo, em outra Embarcação e/ou no Terminal, deve acionar o seu alarme de incêndio. Caso o incêndio seja a bordo, o Comandante deve entrar em contato com o Centro VTS por

quaisquer meios o quanto antes. Os Comandantes das Embarcações nas proximidades devem adotar todas as precauções para a segurança da sua Embarcação.

D-3.8. USO DE PIROTÉCNICOS

D-3.8.a. É proibida a ignição ou ativação de luz pirotécnica e/ou de qualquer outra substância explosiva por uma Embarcação na Área VTS, exceto em situação real de perigo e/ou de emergência e quando legalmente exigido.

D-3.9. TESTE E POSICIONAMENTO DE EQUIPAMENTO DE CARGA

D-3.9.a. Toda inspeção de equipamento de carga em Embarcação atracada em Terminal no Porto deverá ser informada ao Terminal antes que seja iniciada.

D-3.9.b. Equipamentos de carga tais como guindastes, braços de carregamento etc. não devem ser mantidos posicionados para além da linha do convés da Embarcação quando não estiverem em uso na movimentação de carga.

D-4. SEGURANÇA PORTUÁRIA

D-4.1. CONTROLE DE SEGURANÇA

D-4.1.a. Toda Embarcação na Área VTS está sujeita as ações de fiscalização pelas Autoridades Competentes, a qualquer tempo.

D-4.1.b. Cada Embarcação implementará as medidas específicas necessárias a fim de salvaguardar sua propriedade da presença ou acesso de pessoas indesejadas, de acordo com seu plano de segurança. Sem prejuízo ao disposto nos respectivos planos de segurança aplicáveis ao caso, da Embarcação e do Terminal, os respectivos responsáveis por uma Embarcação atracada ou fundeada na Área VTS deverão adotar todas as medidas adicionais necessárias para proteção portuária considerando o cenário específico, as características da operação, localização e riscos envolvidos.

D-4.1.c. Se o Nível de Segurança de uma Embarcação que estiver entrando no Porto exceder o do Porto ou Terminal, seu Proprietário, o Agente Marítimo ou Comandante serão responsabilizados pelas despesas incorridas pela Administração Portuária, ou pelo Terminal, para estabelecimento das medidas de segurança adicionais necessárias.

D-4.1.d. É proibido obter acesso ilegal a um Terminal ou instalação ISPS. O acesso legal deve ser obtido seguindo os procedimentos da Administração Portuária e de cada Terminal.

D-4.2. EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PESSOAS

D-4.2.a. O embarque e desembarque em terra de pessoal relacionado a uma Embarcação é permitido somente através de um Terminal autorizado pelas Autoridades Competentes para este fim.

D-5. SERVIÇO DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES (VTS)

D-5.1. EMBARCAÇÕES PARTICIPANTES

D-5.1.a. Todas as Embarcações na Área VTS em condições de interagir com o Centro VTS são consideradas Embarcações Participantes com relação ao cumprimento do disposto pela NORMAM-602/DHN.

D-5.2. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO, GOVERNO E COMUNICAÇÃO

D-5.2.a. Toda Embarcação deve possuir seus equipamentos de navegação, governo e comunicação, incluindo o AIS, totalmente operacionais de forma a Navegar na Área VTS. Os equipamentos devem ser mantidos operacionais, bem como o equipamento AIS em funcionamento, durante toda estadia da Embarcação e qualquer defeito identificado deve ser informado ao Centro VTS.

D-5.2.b. A Embarcação que, por razões de segurança ou qualquer outro motivo demande que o equipamento VHF, AIS e/ou RADAR permaneça desligado, em modo *standby* ou de baixa potência durante as operações de carga, deve informar a sua restrição o Centro VTS. No caso do equipamento VHF, meios alternativos de comunicação com o Navio deverão ser fornecidos. Ao cessarem as causas da restrição, a Embarcação deve retornar à condição anterior de pleno funcionamento do equipamento e informar o Centro VTS.

D-5.2.c. Toda Embarcação tripulada deve manter escuta permanente no Canal 16 VHF e equipamento AIS ligado.

D-5.3. QUARTO DE SERVIÇO NO PASSADIÇO

D-5.3.a. Toda Embarcação deve manter o seu Passadiço guarnecido permanentemente durante manobras e estadia em Fundeio por um membro da tripulação capaz de zelar pela mesma e habilitado para interagir com o Centro VTS. Com Prático a bordo, esse tripulante deve ser capaz de compreender as recomendações do Prático.

D-5.3.b. Toda Embarcação deve manter seu Comandante acompanhado de, ao menos, um Oficial de Quarto de Navegação no Passadiço durante Navegação na Área VTS, independente da presença ou não de Prático a bordo.

D-5.4. PONTOS DE NOTIFICAÇÃO

D-5.4.a. Antes de entrar na Área VTS, toda Embarcação deve informar ao Centro VTS sobre:

- (i) Transporte de Carga Perigosa a bordo (de acordo com o código IMDG);
- (ii) Qualquer defeito, avaria, falha operacional, deficiência ou limitação conhecida a bordo.

D-5.4.b. Toda Embarcação Navegando na Área VTS deve contatar o Centro VTS ao passar por um Ponto de Notificação VTS para informar suas intenções de manobra, bem como sobre quaisquer informações adicionais sobre a sua Embarcação e/ou de interesse ao tráfego marítimo.

D-5.5. NOTIFICAÇÃO DE DANOS E INCIDENTES

D-5.5.a. Toda Embarcação na Área VTS deve informar no menor tempo possível ao Centro VTS sobre a identificação de qualquer risco, incidente, defeito, avaria, falha operacional, deficiência e/ou limitação a bordo, em uma Área Operacional ou qualquer local ou

equipamento próprio ou não que possa causar perigo, Dano, restrição e/ou obstáculo a pessoas, Embarcações, propriedade ou meio-ambiente. Essa informação deve incluir, ao menos:

- (i) Identificação da Embarcação;
- (ii) Local onde o desvio foi identificado, sempre que for o caso;
- (iii) Detalhes do defeito ou Incidente; e
- (iv) Qualquer outra informação que pode ser solicitada pelo Centro VTS.

D-5.6. UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS DE FUNDEIO

D-5.6.1. FUNDEIO DE EMBARCAÇÕES

D-5.6.1.a. Toda Embarcação deve solicitar Autorização ao Centro VTS antes de largar ou suspender o ferro em uma Área de Fundeio estabelecida na Área VTS.

D-5.6.1.b. É proibido o Fundeio de Embarcações:

- (i) fora das Áreas de Fundeio designadas para este propósito, conforme estabelecido nos documentos náuticos expedidos pela Autoridade Marítima.
- (ii) no Canal de Navegação, em qualquer Bacia de Evolução ou em qualquer parte da Área VTS não designada para o Fundeio de Embarcações sem o consentimento do Centro VTS.

D-5.6.2. UTILIZAÇÃO DO FUNDEADOURO INTERNO

D-5.6.2.a. A utilização da Área de Fundeio interna é permitida, com custo, mediante Autorização pelo Centro VTS. A Administração Portuária se reserva o direito de solicitar que as Embarcações suspendam e deixem a área a qualquer momento, concedendo ao menos trinta (30) minutos para que a Embarcação se prepare para se movimentar.

D-5.6.2.b. Caso uma Embarcação tenha a intenção de atracar a contrabordo de outra fundeada no Fundeadouro Interno, seu Comandante é responsável por solicitar o consentimento do Comandante da embarcação Fundeada para sua Atracação antes de solicitar Autorização à Administração Portuária para mover-se para o Fundeadouro Interno.

D-5.6.2.c. É proibida a permanência de mais do que 4 (quatro) Embarcações de Apoio Marítimo atracadas a contrabordo na Área de Fundeio interno.

D-5.6.3. USO DE BOIAS DE ARINQUE

D-5.6.3.a. O uso de bóias de arinque para a marcação da posição do ferro deve ser providenciado pela Embarcação, independentemente do local onde a mesma se encontrar utilizando ferro, sempre que solicitado pela:

- (i) Administração Portuária; e/ou
- (ii) Autoridade Marítima.

D-5.6.3.a. Em nenhuma hipótese uma boia de arinque utilizada por uma Embarcação será mantida sob responsabilidade da Administração Portuária, bem como poderá ser interpretada ou considerada como um sinal náutico integrante da sinalização náutica regular do Canal de Navegação.

D-5.6.4. MANUSEIO DE MATERIAIS

D-5.6.4.a. É proibido o Manuseio de Cargas, bem como o embarque e desembarque de materiais e equipamentos, que possam trazer Danos a pessoas, propriedade e/ou ao meio

ambiente nas Áreas de Fundeio, incluindo operações de transferência de carga de óleo ou derivados entre Embarcações (STS).

D-5.6.4.b. O embarque e/ou desembarque de materiais de pequeno porte e/ou ferramentas em Área de Fundeio é somente permitido mediante Autorização da Administração Portuária caso seja devidamente comprovada a segurança da movimentação pretendida.

D-5.6.5. EMBARQUE DE PESSOAS

D-5.6.5.a. Todo embarque e desembarque de pessoas em embarcação na Área VTS deve ser devidamente autorizada pelas Autoridade Competentes, devendo ser registrada nos sistemas de informação e de controle aplicáveis, tais como, mas não limitado, ao sistema PSP.

D-5.6.5.b. É proibido a qualquer pessoa, que não seja um Prático, ou um Representante Oficial de, ou autorizada por, uma Autoridade Competente, subir a bordo em qualquer Embarcação antes que esta tenha sido liberada pelas Autoridades Competentes quando aplicável.

D-5.6.5.c. Nenhuma pessoa, com exceção ao Prático, está autorizada a embarcar ou desembarcar de uma Embarcação que se encontra em Navegação sem a prévia Autorização do Comandante da Embarcação e da Administração Portuária.

D-5.6.5.d. A Administração Portuária se reserva o direito de solicitar a documentação comprobatória da regularidade do embarque ou desembarque de qualquer pessoa em embarcação na Área VTS.

D-5.6.5.e. O Comandante é sempre responsável por salvaguardar o acesso à Embarcação, e deve tomar todas as medidas necessárias para impedir que pessoas embarquem ou desembarquem ilegalmente.

D-6. ORGANIZAÇÃO DO TRÁFEGO

D-6.1. PARÂMETROS OPERACIONAIS

D-6.1.1. INÍCIO DE OPERAÇÃO DE NOVOS BERÇOS

D-6.1.1.a. Nenhum berço deve entrar em operação, isto é, receber uma Embarcação que não seja diretamente empregada em sua construção e/ou etapa de pré-comissionamento, antes que:

- (i) Nada-a-opor seja emitido pela Administração Portuária;
- (ii) Autorização para a utilização do berço seja emitida pela Autoridade Marítima;
- (iii) O navio-tipo ou dimensões máximas da Embarcação no Terminal seja aprovado pela Autoridade Marítima; e
- (iv) O Terminal esteja devidamente autorizado a operar por todas as Autoridades Competentes, conforme apropriado.

D-6.1.1.b. Cada Terminal deve informar à Administração Portuária, bem como divulgar publicamente, toda e qualquer particularidade aplicável em seus berços que possam impedir ou restringir a operação de uma Embarcação, tais como:

- (i) Dimensões máximas da embarcação;
- (ii) Calado Aéreo máximo permitido; e
- (iii) Restrições operacionais aplicáveis.

D-6.1.1.c. A Administração Portuária se reserva o direito de, com base nas informações recebidas da Autoridade Marítima e/ou dos Terminais, divulgar publicamente todos os parâmetros operacionais autorizados pela Autoridade Marítima e em vigor, bem como as restrições eventualmente existentes em cada berço.

D-6.1.2. ESTABELECIMENTO E ALTERAÇÃO DE PARÂMETROS OPERACIONAIS

D-6.1.2.a. O Capitão dos Portos é a Autoridade responsável pelo processo de coordenação para o estabelecimento e/ou alteração de parâmetros operacionais nos portos e terminais localizados em sua área de jurisdição.

D-6.1.2.b. Toda solicitação de estabelecimento ou alteração de parâmetros operacionais deverá ser previamente submetida para aprovação da Administração Portuária, acompanhado de estudos e documentos técnicos que comprovem, conforme aplicável:

- (i) A exequibilidade da manobra da embarcação e da estadia em segurança no berço, conforme referências técnicas expedidas e/ou consideradas válidas pela Autoridade Marítima;
- (ii) A não interrupção e ou interferência com o tráfego regular de embarcações no Canal de Navegação e/ou com o acesso e operações que ocorrem em outro Terminal; e
- (iii) A adequabilidade estrutural do cais, defensas e cabeços à embarcação desejada.

D-6.1.2.c. Qualquer estabelecimento ou alteração de parâmetro operacionais devem ser autorizados pela Administração Portuária antes de solicitados à Autoridade Marítima.

D-6.1.3. MANOBRAS ESPECIAIS

D-6.1.3.a. Manobras Especiais são permitidas mediante Autorização dos seguintes envolvidos (em ordem de aprovação):

- (i) Terminal de destino da embarcação;
- (ii) Administração Portuária; e
- (iii) Autoridade Marítima.

D-6.1.3.b. A Autoridade Marítima, a seu critério, poderá solicitar o parecer da Praticagem da ZP-15 sobre a Manobra Especial durante seu processo de avaliação.

D-6.1.3.c. O Armador da embarcação, ou qualquer representante indicado por este, é o responsável por solicitar as Autorizações supracitadas a cada parte envolvida que, uma vez emitidas, devem ser enviadas à Administração Portuária antes da data pretendida para a manobra da Embarcação.

D-6.2. PRIORIDADE E SEQUENCIAMENTO DE MANOBRAS

D-6.2.a. Nenhum tipo em particular de Embarcação, carga, operação ou Terminal terá prioridade de manobra sobre qualquer outra, salvo negociação direta entre as partes envolvidas ou previsão legal, considerando-se, para eventuais casos particulares, aspectos afetos à segurança da navegação e o disposto no “Procedimento para os Usuários da Área VTS do Porto do Açu”.

D-6.2.b. Nenhum Terminal tem prioridade sobre qualquer outro no agendamento ou execução de manobra de embarcação, salvo negociação direta entre os Terminais envolvidos.

D-6.2.c. Objetivando tornar o tráfego o mais fluido e seguro possível, contribuindo com a continuidade das operações, o sequenciamento diário de manobras é realizado de forma dinâmica pelo Centro VTS com base nas seguintes informações, entre outras:

- (i) A nomeação realizada no sistema PMIS;
- (ii) A programação informada pelos Terminais;
- (iii) A programação informada pelo Serviço de Praticagem;
- (iv) A programação informada pelo Serviço de Rebocagem;
- (v) A disponibilidade dos berços de atracação informada pelos Terminais;
- (vi) Condições meteoceanográficas;
- (vii) Restrição ou condição de manobra informada pela Autoridade Marítima.

D-6.2.d. Em caso de conflitos ou indisponibilidade de condições climáticas para realização das manobras nos horários agendados, terão prioridade as Embarcações que por suas características operacionais somente possam manobrar em segurança em determinada janela de maré e/ou de horário.

D-6.2.e. A Administração Portuária intermediará os conflitos que venham a existir na programação de manobras, cabendo-lhe o poder decisório na ordenação da fila, caso as partes envolvidas não cheguem a um acordo.

D-6.2.f. É concedido às embarcações militares e outras à serviço do governo, após solicitação expressa da Autoridade Marítima, a prioridade de utilização de quaisquer berços.

D-6.2.g. Por demanda expressa da Autoridade Marítima, terão prioridade na utilização de quaisquer berços as Embarcações em declarada emergência.

D-6.3. LIVRE PASSAGEM

D-6.3.a. Uma Embarcação não deverá Navegar, Fundear, Atracar, manter-se temporariamente em DP ou ser posicionada de maneira a obstruir de qualquer modo a livre passagem de outras Embarcações na Área VTS.

D-6.3.b. Embarcações em livre passagem pela Área VTS devem comunicar-se com o Centro VTS ao passar por quaisquer dos Pontos de Notificação estabelecidos.

D-6.4. MARCAS DE CALADO E LINHA DE CARGA

D-6.4.a. As marcas de Calado das Embarcações em operação no porto devem estar visíveis e limpas.

D-6.4.b. As Embarcações não devem ser carregadas além da linha de carga máxima aplicável. No caso de uma Embarcação ser carregada além da linha de carga máxima, esta será considerada como insegura para a navegação. Tais Embarcações não serão autorizadas a entrar ou a sair do Porto.

D-6.5. CONDIÇÃO DE ESTABILIDADE

D-6.5.a. Todas as Embarcações operando no porto devem estar em condição segura de estabilidade a todo tempo. Tanto os esforços estruturais, quanto os momentos fletores, não podem exceder os limites máximos de acordo com o folheto de trim e estabilidade da Embarcação para a condição de águas paradas.

D-6.5.b. O Comandante da Embarcação com qualquer problema relacionado à condição de estiva da carga e/ou avaria que afete a sua condição de estabilidade deve comunicar a restrição ao Centro VTS no menor tempo possível.

D-6.6. VELOCIDADE E AFASTAMENTO DE SEGURANÇA

D-6.6.a. Toda Embarcação deverá navegar sempre com cuidado e cautela, a uma Velocidade e Distância Seguras, de maneira a não causar Danos às pessoas, ao meio ambiente e à propriedade, e/ou interferir nas atividades de qualquer outro Usuário.

D-6.6.b. Toda Embarcação, ao passar por obras, rebocadores e/ou embarcações de pequeno porte, deve reduzir a velocidade o suficiente para evitar perigo ou lesão, pela onda ou esteira gerada, à Embarcação ou obras e pessoas empregadas, ou relacionadas, com tais Embarcações ou obras.

D-6.7. PRONTIDÃO DO SISTEMA DE FUNDEIO

D-6.7.a. O sistema de fundeio de toda Embarcação na Área VTS deve ser mantido pronto e operacional, sem qualquer defeito, em todos os momentos.

D-6.7.b. As Embarcações, quando em Navegação no Canal de Navegação, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, visto que, os ferros devem estar prontos para serem largados em caso de emergência conforme disposto na NPCP.

D-6.7.c. O ferro não deve causar Danos a outras embarcações ou à infraestrutura ao ser utilizado.

D-6.8. CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

D-6.8.a. O cruzamento e a ultrapassagem ao longo do Canal de Navegação são permitidos somente nas áreas designadas pelo Centro VTS, sendo realizadas somente mediante coordenação e consentimento entre os Comandantes, Práticos e Operador VTS, conforme aplicável.

D-6.8.b. É proibido que uma Embarcação cruze ou ultrapasse outra ao longo do Canal de Navegação quando:

- (i) Passando pelos quebra-mares de entrada no Terminal 2;
- (ii) Passando pelo trecho compreendido entre o fim do cais do Terminal Multicargas (T-MULT) até o Fundeadouro nº 11 (interno);
- (iii) Sob condições de visibilidade restrita; ou
- (iv) Uma ou ambas são restritas devido ao seu Calado.

D-6.8.c. Uma Embarcação ultrapassada deverá reduzir sua velocidade ao mínimo necessário para manter seu governo, permitindo uma passagem rápida e segura.

D-6.8.d. Uma Embarcação que Navegue no Canal de Navegação não poderá, em hipótese alguma, ser impedida de manobrar em segurança por outra Embarcação cruzando, saindo ou entrando na via de acesso.

D-6.9. PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM DP

D-6.9.a. A permanência temporária de Embarcações em DP no Canal de Navegação é permitida mediante Autorização do Centro VTS, respeitando-se as condições, instruções e restrições eventualmente estabelecidas.

D-6.9.b. É proibida a permanência de plataformas em DP dentro de áreas portuárias, em conformidade com a NPCP.

D-6.10. USO DE IMPELIDORES LATERAIS E AZIMUTAIS

D-6.10.a. Os Comandantes devem ter cautela ao usar impelidores laterais de proa ou popa ou azimutais nas proximidades de paredes de cais, molhes, *dolphins* e/ou outras embarcações.

D-6.11. USO DE BOIAS DE AMARRAÇÃO

D-6.11.a. É proibida a instalação e uso de boia de amarração na Área VTS sem aprovação prévia da Administração Portuária.

D-6.12. EMBARCAÇÕES DE PESCA

D-6.12.a. Embarcações de Pesca são proibidas de transitar no Canal de Navegação, exceto se autorizado pela Administração Portuária.

D-6.13. AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO

D-6.13.a. É proibido movimentar ou interferir com qualquer AtoN, o que inclui:

- (i) Rebocar uma boia de sinalização náutica para fora da posição designada;
- (ii) Amarrar uma Embarcação em uma boia de sinalização náutica;
- (iii) Danificar ou alterar as características de qualquer sinal náutico;
- (iv) Inadvertidamente incluir ou retirar um AtoN do balizamento;
- (v) Utilizar indevidamente os canais VHF utilizados pelo Centro VTS; e
- (vi) Causar interferência em Canal VHF utilizado pelo Centro VTS.

D-6.13.b. Todos os custos incorridos pela necessidade da implementação de um novo AtoN, e/ou da necessidade de alteração de um AtoN já estabelecido, como consequência de um novo projeto ou atividade de um Terminal, incluindo os custos associados ao projeto de sinalização náutica, aprovação junto a Autoridade Competente, aquisição de material e equipamentos, montagem, instalação e manutenção do AtoN, são de responsabilidade do Usuário interessado pela respectiva implementação.

D-6.14. AUTORIZAÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO

D-6.14.a. Toda Embarcação deve solicitar permissão do Centro VTS antes de realizar qualquer movimentação na Área VTS.

D-6.14.b. Toda Embarcação, antes de iniciar uma movimentação na Área VTS, deve confirmar ao Centro VTS a sua prontidão e plena condição operacional, sem quaisquer restrições ou problemas que afetem a segurança da Navegação.

D-6.15. FECHAMENTO DE BARRA

D-6.15.a. Objetivando a manutenção da Segurança da Navegação, a Administração Portuária poderá recomendar à Autoridade Marítima a restrição e/ou o fechamento da Barra para a manobra das embarcações, conforme as condições exigirem e em coordenação com o CP e o Serviço de Praticagem, de acordo com o disposto na NPCP.

D-6.15.b. Toda Embarcação e Terminal deve respeitar quaisquer restrições expedidas pela Administração Portuária em consequência da determinação de restrição ou fechamento temporário de Barra determinado pela Autoridade Marítima.

D-6.15.c. O Comandante da Embarcação, em comum acordo com o Prático, conforme o caso, tem a prerrogativa de decidir sobre o prosseguimento ou o cancelamento de uma manobra em

andamento, com base em sua melhor avaliação quanto à segurança da navegação, para os casos de mudança nos parâmetros meteoceanográficos durante a Navegação.

D-6.16. EMBARCAÇÕES SOLICITANDO ABRIGO

D-6.16.a. Uma Embarcação em busca de abrigo não deve entrar no Canal de Navegação sem Autorização prévia do Centro VTS.

D-6.16.b. A Embarcação deverá permanecer no local indicado pelo Centro VTS durante o período em que for autorizada sua permanência, e não deve mover-se deste local sem a sua Autorização.

D-7. NOMEAÇÃO DE EMBARCAÇÃO

D-7.1. ANTES DA CHEGADA

D-7.1.a. A Nomeação de Embarcações para a Administração Portuária é realizada exclusivamente através do sistema PMIS por Agente Marítimo, ou outro preposto designado pelo Armador, cadastrado junto à Administração Portuária após criação da DUV no PSP, sempre que aplicável.

D-7.1.b. Toda embarcação que tenha como destino o Porto do Açu deverá, primeiramente, ser registrada no sistema PSP através da abertura do DUV, que deverá ser ratificado pela Administração Portuária com base nas informações fornecidas via sistema PMIS. As nomeações serão aprovadas pela Administração Portuária se tiverem o número do DUV correspondente apresentado, sempre que aplicável, sendo responsabilidade do Agente Marítimo, ou outro preposto designado pelo Armador, a veracidade e acurácia das informações fornecidas.

D-7.1.c. A Administração Portuária não se responsabiliza por cobranças indevidas feitas por conta de informações incorretas inseridas no sistema PMIS e/ou PSP. A Administração Portuária se resguarda o direito de repassar os eventuais custos incorridos em função da necessidade de cancelamentos de notas fiscais decorrentes dos erros e/ou necessidades de alteração em informações prestadas na nomeação da Embarcação.

D-7.1.d. De forma a subsidiar a sua aprovação, objetivando evitar a operação no Porto de Embarcações consideradas *sub-standard*, a Administração Portuária se reserva o direito de solicitar informações adicionais relacionadas à Embarcação previamente à sua inclusão na fila de manobras, tais como, mas não limitado a:

- (i) Relatório mais recente de *Vetting* emitido segundo qualquer padrão reconhecido e/ou classificação da Embarcação emitida por qualquer organização de análise de risco reconhecida; e
- (i) Relatório de vistoria mais recente emitido por qualquer organização reconhecida pela Autoridade Marítima.

D-7.1.e. A Administração Portuária se reserva o direito de proceder com a negativa de acesso ao Canal de Navegação de Embarcação sem a devida nomeação prévia no sistema PMIS e/ou como resultado insatisfatório no processo de *Vetting*, em prol da segurança da navegação, do bom andamento das manobras e atividades dos Terminais, visando impedir interrupções, atrasos e riscos em consequência de manobras não programadas.

D-7.2. CHEGADA

D-7.2.a. Todas as Embarcações são obrigadas a cumprir os tempos de manobra informados à Administração Portuária após a nomeação da Embarcação para o porto.

D-7.2.b. O Comandante de uma Embarcação que pretenda entrar no Canal de Navegação deverá estabelecer contato via rádio VHF com o Centro VTS com, preferencialmente, 1 (uma) hora, e no mínimo 15 (quinze) minutos, de antecedência em relação ao seu ETA no primeiro par de boias do Canal de Navegação para solicitar permissão de acesso.

D-7.2.c. Os Agentes Marítimos são responsáveis por manter os horários de manobra atualizados no sistema PMIS. Se, por qualquer motivo, a entrada da Embarcação precisar ser remarçada, essa mudança será acomodada de modo a não causar qualquer atraso às outras Embarcações.

D-7.3. MUDANÇA DE BERÇO OU FUNDEADOURO

D-7.3.a. O Comandante ou o Agente Marítimo de uma Embarcação que pretenda mudar de berço no porto, entre Terminais ou dentro de um mesmo Terminal, ou mudar entre Áreas de Fundeio ou entre um berço e Área de Fundeio interno, deve confirmar a hora da manobra junto ao Centro VTS por VHF com, preferencialmente, 1 (uma) hora, e no mínimo 15 (quinze) minutos, de antecedência ao horário pretendido para a manobra.

D-7.3.b. Os Agentes Marítimos são responsáveis por manter os horários de manobra atualizados no sistema PMIS. Se, por qualquer motivo, a mudança de berço da sua Embarcação precisar ser remarçada, essa mudança será acomodada de modo a não causar qualquer atraso às outras Embarcações.

D-7.4. SAÍDA

D-7.4.a. O Comandante ou o Agente Marítimo de uma Embarcação que pretenda deixar o porto deve confirmar a hora de saída junto ao Centro VTS por VHF com, preferencialmente, 1 (uma) hora, e no mínimo 15 (quinze) minutos, de antecedência ao seu ETD.

D-7.4.b. Os Agentes Marítimos são responsáveis por manter os horários de manobra atualizados no sistema PMIS. Se, por qualquer motivo, a saída da Embarcação precisar ser remarçada, essa mudança será acomodada de modo a não causar qualquer atraso às outras Embarcações.

D-8. LIBERAÇÃO DE EMBARCAÇÃO PELAS AUTORIDADES

D-8.1. ALFÂNDEGA E IMIGRAÇÃO

D-8.1.a. Toda Embarcação deve obter as autorizações e permissões necessárias, conforme exigido pelas Autoridades Competentes, antes de ser autorizada a entrar no Porto e em um Terminal.

D-8.1.b. Os tripulantes de uma Embarcação podem embarcar ou desembarcar somente após a obtenção de todas as autorizações e permissões necessárias, conforme exigido pelas Autoridades Competentes.

D-8.2. LIVRE PRÁTICA E QUARENTENA

D-8.2.a. Todas as Embarcações devem observar as disposições constantes da Legislação Aplicável, em especial a Resolução ANVISA nº 72/2009, no que se refere aos procedimentos aplicáveis de vigilância sanitária.

D-8.2.b. Todas as Embarcações aguardando Autorização das Autoridade de Saúde na Área VTS deverá exibir a bandeira "Q" do CIS.

D-8.2.c. Nenhuma Embarcação deverá acessar o Canal de Navegação sem Autorização prévia dada pelas Autoridades Competentes, conforme apropriado, e confirmação pelo Centro VTS.

D-8.2.d. A Administração Portuária se reserva o direito de recusar a atracação e a permanência no Porto de qualquer Embarcação que venha a representar risco à saúde das pessoas por descumprimento dos procedimentos, medidas e/ou recomendações emitidas pela Autoridade de Saúde.

D-9. SERVIÇO DE PRATICAGEM

D-9.1. OBRIGATORIEDADE

D-9.1.a. Todas as Embarcações são obrigadas a cumprir as disposições da NORMAM-311/DPC, da NPCP e qualquer outro dispositivo oficial emitido pela Autoridade Marítima sobre o uso obrigatório de Serviços de Praticagem no Porto.

D-9.1.b. Somente os Práticos que são licenciados pela Autoridade Marítima para atuar trabalhar na ZP-15 estão autorizados a prestar Serviços de Praticagem no Porto.

D-9.1.c. As Embarcações deverão içar nos seus mastros os sinais de "Chamada de Prático", bandeira "G" do CIS enquanto aguarda a chegada do Prático na Área VTS. Após o embarque do Prático, a Embarcação deve exibir o sinal de "Prático a Bordo", bandeira "H" do ICS, de acordo com o disposto na NPCP.

D-9.2. ISENÇÃO DE PRATICAGEM

D-9.2.a. As regras de emprego obrigatório ou facultativo de Praticagem no Porto seguem o disposto na NORMAM-311/DPC e nas NPCP.

D-9.2.b. Os Certificados de Isenção de Praticagem válidos no Porto são aqueles expedidos pela Autoridade Marítima para os Comandantes e respectivas Embarcações onde conste, expressamente, a validade da isenção na ZP-15 para o "Porto do Açu".

D-9.2.c. O Agente Marítimo é responsável por submeter à Administração Portuária, durante a nomeação, e a cada chamada ou período, conforme o caso, o Certificado de Isenção de Praticagem aplicável às Embarcações que representa no Porto.

D-9.3. RESPONSABILIDADES

D-9.3.a. Mesmo com a presença de um Prático a bordo, o Comandante da Embarcação permanece integralmente encarregado:

- (i) Pelo comando da sua Embarcação, sendo a Navegação e manobras realizadas sob sua responsabilidade.
- (ii) Das comunicações que devem ser realizadas entre a Embarcação e o Centro VTS durante a estadia na Área VTS.

D-9.3.b. A Administração Portuária não tem responsabilidade por qualquer perda, Dano à propriedade ou a qualquer pessoa, atraso, paralisação ou qualquer outro impacto adverso que um terceiro possa sofrer como consequência da assessoria prestada pelo Serviço de Praticagem durante a manobra.

D-9.4. AGENDAMENTO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

D-9.4.a. O Agente Marítimo é o responsável pelo agendamento do Serviço de Praticagem junto à Atalaia. Os procedimentos e as condições detalhadas para prestação do Serviço de Praticagem no Porto devem ser obtidos mediante solicitação à Atalaia.

D-9.5. TARIFAS DE PRATICAGEM

D-9.5.a. As tarifas e condições de pagamento do Serviço de Praticagem no Porto devem ser obtidos mediante solicitação à Atalaia da ZP-15, sendo custeadas diretamente pelo Armador ou seu representante junto às empresas de praticagem conforme indicado pela Atalaia.

D-9.5.b. Todo Usuário é livre para negociar diretamente junto aos representantes da Atalaia termos e condições distintos às aquelas já negociados pela Administração Portuária relacionados às tarifas do Serviço de Praticagem no Porto, de acordo com as suas necessidades e conforme aplicável às suas operações.

D-9.6. EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PRÁTICO

D-9.6.a. O Prático deve embarcar ou desembarcar nos seguintes locais:

- (i) Embarcação entrando no Porto: o Prático deve embarcar no PEP indicado na carta náutica, e desembarcar para terra ou para a lancha da praticagem por mar uma vez que a Embarcação esteja atracada e dispensado pelo Comandante.
- (ii) Embarcação saindo do Porto: o Prático deve embarcar enquanto a Embarcação ainda se encontra atracada, por terra ou pela lancha de praticagem por mar, e desembarcar no PEP indicado na carta náutica após ser dispensado pelo Comandante.

D-9.6.b. O embarque e o desembarque de Prático fora dos pontos designados poderão ser realizados observando-se as determinações específicas da Autoridade Marítima sobre o assunto. Sempre que este for o caso e estando de acordo, o Comandante da Embarcação deverá informar o Centro VTS sobre a posição acordada antes do efetivo embarque ou desembarque do Prático.

D-9.6.c. Embarcações que demandem Prático para manobrar devem ter a escada de prático totalmente montada em conformidade com as especificações estabelecidas na convenção SOLAS e demais disposições da IMO relacionadas.

D-9.6.d. As Embarcações devem reduzir sua velocidade e fazer sombra de forma a permitir o embarque ou desembarque seguro do Prático sempre que a transferência for realizada em águas desabrigadas.

D-9.6.e. Uma vez regulado pelas Autoridades Competentes, o embarque e o desembarque de Prático por helicóptero em águas desabrigadas poderão ser realizados com a Embarcação fora dos limites do Canal de Navegação, desde que Autorizado pela:

- (i) Autoridade Marítima;
- (ii) Comandante da Embarcação; e
- (iii) Administração Portuária.

D-10. SERVIÇO DE REBOCAGEM PORTUÁRIA

D-10.1. OBRIGATORIEDADE

D-10.1.a. Todas as Embarcações devem seguir os requisitos estabelecidos pela Autoridade Marítima quanto a quantidade e potência dos Rebocadores indicados para manobras de Embarcações no Porto.

D-10.1.b. O Comandante, a seu critério e custo, pode solicitar o auxílio de Rebocadores adicionais conforme julgar necessário.

D-10.2. REQUISITOS OPERACIONAIS

D-10.2.a. Toda empresa de rebocagem portuária Autorizada pela Administração Portuária no Porto deverá cumprir os requisitos operacionais mínimos estabelecidos pela Administração Portuária para os Rebocadores portuários.

D-10.2.b. A Administração Portuária se reserva o direito de, a qualquer tempo, solicitar informações sobre as condições operacionais e de prontidão dos Rebocadores portuários alocados no Porto, bem como de realizar de forma direta, ou por intermédio de terceiros, inspeção nos Rebocadores a fim de comprovar as condições informadas.

D-10.2.c. Somente os cabos dos Rebocadores devem ser empregados durante a manobra de Embarcações com o auxílio de rebocadores que demandem a passagem de cabos, sendo, portanto, proibido o uso de cabos da Embarcação que está sendo manobrada.

D-10.3. RESPONSABILIDADES

D-10.3.a. A responsabilidade associada a manobra de uma Embarcação no Porto, com ou sem assistência de Rebocador portuário, cabe exclusivamente ao respectivo Comandante da Embarcação. A condução da Embarcação, e o controle dos rebocadores empregados na manobra, são responsabilidades do Comandante.

D-10.3.b. A Administração Portuária não tem responsabilidade por qualquer perda, Dano à propriedade ou a qualquer pessoa, atraso, paralisação ou qualquer outro impacto adverso que um terceiro possa sofrer como consequência do uso de um Rebocador portuário durante a manobra.

D-10.3.c. O operador de Rebocadores portuários não é de modo algum dispensado do seu dever de fornecer operações seguras em relação aos rebocadores que nomeia para as manobras de Embarcações, garantindo que os rebocadores e as suas máquinas e equipamentos estão todos em boas condições de trabalho e são apropriados para as operações pretendidas.

D-10.4. AGENDAMENTO DE REBOCADORES

D-10.4.a. O agendamento de Rebocadores portuários deve ser feito diretamente junto ao respectivo operador de Rebocadores. Os procedimentos e condições detalhadas para agendamento de Rebocadores no porto devem ser obtidas mediante solicitação ao operador do serviço de rebocagem portuária.

D-10.5. TARIFAS DE REBOCAGEM PORTUÁRIA

D-10.5.a. As tarifas e condições de pagamento do serviço de rebocagem portuária no Porto devem ser obtidos mediante solicitação ao operador do serviço de rebocagem portuária,

sendo custeadas diretamente pelo Armador ou seu representante junto à empresa prestadora do serviço.

D-10.5.b. Todo Usuário é livre para negociar diretamente junto ao prestador de serviços de rebocagem portuária termos e condições distintos àquelas já negociados pela Administração Portuária relacionados às tarifas dos respectivos serviços no Porto, de acordo com as suas necessidades e conforme aplicável às suas operações.

D-11. OUTROS SERVIÇOS

D-11.1. EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO

D-11.1.a. Somente Embarcações Autorizadas pela Autoridade Marítima e registradas junto à Administração Portuária estão autorizadas a trafegar entre Embarcações e pontos de terra no Porto para transporte de pessoas ou materiais.

D-11.1.b. Toda Embarcação empregada no transporte de passageiros, provisões, materiais, bem como apoiando a prestação de serviços no Porto deve observar os requisitos operacionais mínimos estabelecidos pela Administração Portuárias.

D-11.2. ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS

D-11.2.a. Somente provedores de serviços de abastecimento cadastrados junto a Autoridade Marítima são autorizados a realizar operações de abastecimento de Embarcações no Porto, conforme disposto pela NORMAM-204/DPC.

D-11.2.b. O Usuário interessado no fornecimento de combustível marítimo à uma Embarcação deverá negociar diretamente as condições comerciais para o fornecimento com as empresas autorizadas pela Administração Portuária a oferecer o serviço.

D-11.2.c. O Centro VTS deve ser informado com 6 (seis) horas de antecedência ao início de uma operação de abastecimento de combustível à uma Embarcação na Área VTS. Operações de abastecimento devem ser informadas ao Centro VTS por ocasião do seu início e término.

D-11.2.d. Durante operações de abastecimento de combustível na Área VTS é obrigatório:

- (i) Utilizar barreiras de contenção apropriadas;
- (ii) Exibir a bandeira "B" do CIS durante o Dia;
- (iii) Exibir uma luz de mastro vermelha durante a Noite; e
- (iv) Manter o kit SOPEP pronto para uso no convés durante todo o tempo.

D-11.2.e. A realização de operações de abastecimento de combustíveis marítimos entre Embarcações nas Áreas de Fundeio é permitida mediante Autorização da Administração Portuária.

D-11.3. AGENCIAMENTO MARÍTIMO

D-11.3.a. O Agente Marítimo deve ser registrado junto à Administração Portuária antes que seja autorizado a representar qualquer Embarcação no Porto.

D-11.3.b. O Agente Marítimo deve fornecer à Administração Portuária, ou assegurar que outra parte envolvida forneça todas as informações e documentação necessárias em relação a sua empresa, ou qualquer empresa ou Embarcação que represente.

D-11.3.c. O Agente Marítimo é responsável pela veracidade de todas as informações fornecidas à Administração Portuária associadas a Embarcação que representa.

D-11.4. MERGULHOS COMERCIAIS

D-11.4.a. É permitida a realização de Mergulhos Comerciais dentro da Área VTS mediante Autorização da Administração Portuária, independentemente de qualquer permissão eventualmente em vigor emitida por uma Autoridade Competente.

D-11.4.b. A Administração Portuária se reserva o direito de solicitar quaisquer informações, evidências e/ou documentos comprobatórios da situação regular da empresa prestadora de serviços de Mergulho Comercial, bem como sobre os profissionais a serem empregados, condicionando o atendimento à sua Aprovação.

D-11.4.c. Na Área VTS é proibido:

- (i) Realizar qualquer Mergulho Comercial sem comunicação prévia às Autoridades Competentes;
- (ii) Realizar qualquer Mergulho Comercial sem Autorização prévia do Administrador Portuário;
- (iii) Empregar uma empresa prestadora de serviços de Mergulho Comercial que não seja cadastrada junto à Autoridade Marítima; e
- (iv) Realizar quaisquer serviços que envolvam Mergulho Comercial, exceto quando autorizado pela Administração Portuária.

D-11.4.d. Toda Embarcação realizando Mergulho Comercial na Área VTS, independente do seu porte, devem exibir a bandeira "A" do CIS durante o Dia e a Noite em adição ao disposto no RIPEAM.

D-11.4.e. O Usuário solicitante do serviço junto à empresa prestadora de serviços de Mergulho Comercial é responsável pelo atendimento integral do disposto na NORMAM-222/DPC e NPCP para a realização dos serviços de Mergulho Comercial pretendidos.

D-11.4.f. Todo Mergulho Comercial deve ser informada ao Centro VTS em seu início e término, devendo a Embarcação de apoio envolvida permanecer tripulada, mantendo escuta permanente no Canal 16 VHF e equipamento AIS ligado e em pleno funcionamento.

D-12. AMARRAÇÃO

D-12.1. PLANO DE AMARRAÇÃO

D-12.1.a. Cada Área Operacional é responsável por preparar um Plano de Amarração apropriado à cada tipo e porte de Embarcação autorizada pela Autoridade Marítima a operar sob sua responsabilidade, quer seja atracada no Terminal ou realizando operações com Embarcações atracadas a contrabordo em Área de Fundeio.

D-12.2. EQUIPES DE AMARRAÇÃO

D-12.2.a. Cada Área Operacional é responsável por prover equipes de amarração de forma a permitir a Atracação segura das Embarcações em seus berços e/ou a contrabordo, garantindo que pessoal suficiente se encontra disponível para a amarração e desamarração de toda Embarcação.

D-12.2.b. Quaisquer pessoas empregadas em operações de amarração em uma Área Operacional devem ser previamente treinadas para esta atividade, sendo capaz de entender as propriedades e perigos associados aos diferentes tipos cabos de amarração.

D-12.2.c. É permitida a subcontratação e/ou o compartilhamento de equipes de amarração entre Usuários estabelecidos no Porto.

D-12.3. CABEÇOS DE AMARRAÇÃO E DEFENSAS

D-12.3.a. Cada Terminal deve garantir que todos os cabeços de amarração e defensas sejam mantidos em boas condições de trabalho e livres de obstruções.

D-12.3.a. A Administração Portuária se reserva o direito de realizar inspeções em qualquer Terminal dentro da Área do porto, a fim de verificar se os cabeços de amarração e as defensas encontram-se em bom estado de funcionamento. Em caso de defeitos ou Danos, o Terminal é responsável por fornecer os reparos necessários, que deverão ser novamente inspecionados e aceitos pela Administração Portuária.

D-12.4. CABOS DE AMARRAÇÃO

D-12.4.a. Toda Embarcação deve assegurar que seus cabos de amarração sejam mantidos em boas condições, livres de Danos que possam reduzir sua eficácia durante o uso.

D-12.4.b. Cada Área Operacional é responsável por assegurar que os cabos de amarração usados durante a permanência de uma Embarcação atracada sejam adequados em qualidade e quantidade, a fim de garantir sua eficácia.

D-12.4.c. A parte responsável pelo fornecimento dos cabos de amarração durante a atracação de uma Embarcação permanecerá responsável por mantê-la em boas condições de funcionamento.

D-12.5. USO DE GUINCHO DE AMARRAÇÃO AUTOMÁTICO

D-12.5.a. É proibido manter a Embarcação atracada no Terminal com seus guinchos de amarração em modo de tensionamento automático.

D-13. MANUSEIO DE CARGA

D-13.1. PLANO DE CARGA OU DESCARGA

D-13.1.a. Antes de iniciar a operação de carga, cada Terminal e Comandante de Embarcação deverão concordar com o plano de carga ou descarga a ser seguido.

D-13.1.b. Qualquer mudança no plano que, de acordo com qualquer das partes, possa afetar a segurança da Embarcação ou da tripulação, deve ser preparada, aceita e acordada por ambas as partes na forma de um plano revisado.

D-13.1.c. O Terminal não deve se desviar do plano acordado a não ser mediante consulta prévia e mediante consentimento por escrito do Comandante. Quaisquer desvios, ou necessidade de desvios, do plano devem ser informados e acordados entre as partes envolvidas antes que qualquer alteração seja aplicada.

D-13.1.d. Em caso de desacordo entre as partes, a operação deve ser interrompida até que um novo plano seja acordado.

D-13.2. SUPERVISÃO DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

D-13.2.a. Todo Comandante de Embarcação envolvido em operações portuárias, ou seu representante designado, deverá:

- (i) Garantir que o manuseio de carga é supervisionado a todo momento;
- (ii) Permanecer a bordo durante toda a operação; e
- (iii) Suspender, ou solicitar ao Terminal a suspensão, das operações de carga se julgar necessário para a segurança de sua Embarcação, Terminal e/ou pessoas.

D-13.2.b. O Terminal deverá assegurar que as operações sejam realizadas de forma segura de acordo com o plano de carga/descarga estabelecido, devendo suspender ou solicitar a suspensão das operações sempre que julgar necessário em prol da segurança da operação.

D-13.2.c. Cada Comandante deverá adotar todas as medidas consideradas razoáveis para garantir a segurança e proteção das pessoas que trabalham a bordo da sua Embarcação durante as operações portuárias.

D-13.2.d. No manuseio de carga sujeita a processo alfandegário, o Terminal deve obrigatoriamente contar com a presença de um fiel depositário responsável pela carga perante a Autoridade Competente.

D-13.2.e. Caso ocorra queda de qualquer material ou equipamento na água durante a operação, mesmo que não associado ao processo de carga ou descarga, o Terminal e/ou a Embarcação envolvidas deverão informar a Administração Portuária, bem como tomar as providências necessárias para a sua contenção, remediação, dispersão e/ou retirada da água conforme o caso.

D-13.3. COMUNICAÇÃO DURANTE OPERAÇÃO

D-13.3.a. Cada Terminal deverá fornecer aos Comandantes das Embarcações atracadas os nomes e detalhes de contato do pessoal do Terminal responsável pelas operações de carga ou descarga, e que deverão ser contatados em caso de qualquer emergência.

D-13.3.b. O Terminal e o Comandante devem assegurar que meios efetivos de comunicação sejam estabelecidos e mantidos durante as operações, a fim de permitir contato imediato entre as partes envolvidas durante toda a operação de carga ou descarga.

D-13.3.c. As partes envolvidas na operação devem notificar uma a outra sobre quaisquer deficiências aparentes em equipamento do Terminal ou Embarcação, conforme o caso, que poderia colocar em risco a carga ou descarga realizada de forma segura.

D-13.4. TRANSFERÊNCIA DE CARGA DE ÓLEO OU DERIVADOS ENTRE EMBARCAÇÕES

D-13.4.a. Somente provedores de serviços de STS cadastrados junto a Autoridade Marítima são autorizados a realizar operações de transferência de carga de óleo ou derivados entre Embarcações (STS) no Porto, conforme disposto pela NORMAM-204/DPC.

D-13.4.b. O Usuário autorizado junto a Autoridade Marítima para a realização de operações de transferência de carga de óleo ou derivados entre Embarcações (STS) no Porto deverá submeter o respectivo documento de Autorização válido à Administração Portuária antes de iniciar suas atividades.

D-13.4.c. Durante operações de transferência de carga de óleo ou derivados entre Embarcações (STS) atracadas em Terminal devidamente autorizado para esse tipo de operação, é obrigatório:

- (i) Utilizar barreiras de contenção apropriadas;
- (ii) Exibir a bandeira "B" do CIS durante o Dia;
- (iii) Exibir uma luz de mastro vermelha durante a Noite; e
- (iv) Manter o kit SOPEP pronto para uso no convés durante todo o tempo.

D-13.4.d. É proibida a realização de operações de transferência de carga de óleo ou derivados (STS) entre Embarcações nas Áreas de Fundeio.

D-13.5. CARGAS PERIGOSAS

D-13.5.a. O trânsito de Carga Perigosa em um Terminal e Embarcação deve ser realizado de acordo com:

- (i) Código IMDG;
- (ii) Resolução 2239/2011 da ANTAQ; e
- (iii) Todas as disposições emitidas pelo MTE e/ou qualquer outra Autoridade Competente relacionada.

D-13.5.b. É proibido o armazenamento de explosivos em um Terminal, exceto se:

- (i) Autorizado pelo MD, Exército Brasileiro; e
- (ii) Sejam cumpridas as diretrizes do Código IMDG; e
- (iii) Mediante Autorização pela Administração Portuária.

D-13.5.c. Toda Embarcação deverá informar ao Centro VTS, na ocasião de sua chegada ou saída do Porto, conforme o caso, sobre a presença de Carga Perigosa a bordo. O Agente Marítimo, ou outro preposto designado pelo Armador, é responsável pelo lançamento e atualização da informação sobre a existência de Carga Perigosa no sistema PSP, podendo a autorização de acesso ao Canal de Navegação ser negada em caso de divergências.

D-13.5.d. Durante a estadia na Área VTS, todas as Embarcações com Carga Perigosa a bordo deverão exibir de forma ostensiva a bandeira "B" do Código CIS.

D-13.6. MOVIMENTAÇÃO, PEAÇÃO E AMARRAÇÃO

D-13.6.a. O Comandante da Embarcação é o principal responsável por garantir a segurança da movimentação, peação, acondicionamento e amarração da carga a bordo, devendo seguir os requisitos de segurança de acordo com os Códigos e Convenções aplicáveis.

D-14. PRONTIDÃO DE EMBARCAÇÃO

D-14.1. PRONTIDÃO

D-14.1.a. Toda Embarcação presente na Área VTS deve permanecer pronta, em todos os aspectos, sem defeitos ou restrições relacionados a máquinas, equipamentos ou tripulação, para se mover por meios próprios a qualquer momento.

D-14.1.b. O Comandante da Embarcação deve informar no menor tempo possível ao Centro VTS sobre quaisquer restrição ou problema que afete a sua condição operacional no que tange aos sistemas de propulsão principal ou auxiliares (impelidores laterais e azimutais), governo, manobra, fundeio dentre outros equipamentos e sistemas que tragam impactos adversos diretos à segurança da navegação na Área VTS.

D-14.1.c. A movimentação de uma Embarcação impossibilitada de se mover por meios próprios de ou para a Área de Fundeio, ou entre berços de atracação não adjacentes, deverá ser executada com auxílio de rebocadores conforme considerado adequado pelo Comandante da Embarcação, e com auxílio de Prático a bordo.

D-14.1.d. Caso uma Embarcação não esteja pronta por conta da realização de serviço de Mergulho, ela deve interromper imediatamente a atividade e informar sua prontidão em até 30 (trinta) minutos do horário agendado para a manobra ao Centro VTS.

D-14.1.e. Caso uma Embarcação apresente qualquer deficiência ou restrição em seus sistemas, tais como, mas não limitado, a seus equipamentos de navegação, manobra, governo, propulsão etc. que limitem a sua manobrabilidade, a autorização para a manobra será realizada mediante emissão de Autorização pela Administração Portuária, sujeita a confirmação pela Autoridade Marítima, sendo a manobra considerada como especial para efeitos de Tarifas Portuárias.

D-14.2. REPAROS EM EMBARCAÇÕES

D-14.2.a. É proibido, à Embarcação Atracada ou Fundeada no Fundeadouro Interno, a realização de qualquer Reparo que a impossibilite de manobrar por meios próprios.

D-14.2.b. Como exceção à regra acima, o reparo urgente e estritamente necessário de uma embarcação atracada que temporariamente a impossibilite de manobrar por meios próprios pode ser autorizada pela Autoridade Marítima, mediante aprovação prévia (em ordem de aprovação) pelo:

- (i) Terminal; e
- (ii) Administração Portuária.

D-14.2.c. Caso o Comandante pretenda realizar atividade de manutenção de rotina em qualquer máquina e/ou equipamento que temporariamente revogue a capacidade da Embarcação de se mover por seus próprios meios, o Comandante deverá solicitar a aprovação do Terminal e informar o Centro VTS antes de iniciar a atividade.

D-14.2.d. A Administração Portuária deve ser atualizada regularmente sobre o andamento e trabalhos de reparo e/ou manutenção em Embarcação na Área VTS, incluindo a duração estimada para a conclusão.

D-14.3. USO DE PROPULSORES E IMPELIDORES

D-14.3.a. Uma Embarcação Atracada em um Terminal não deverá utilizar seus propulsores ou impelidores que não seja para fins de efetiva manobra da Embarcação ou de teste. No caso de teste, o equipamento deve ser utilizado pelo menor tempo possível.

D-14.4. CALIBRAÇÃO DE AGULHA

D-14.4.a. É proibida a realização de manobras por Embarcação na Área VTS para a Calibração de Agulha.

D-14.5. CABO DE REBOQUE DE EMERGÊNCIA

D-14.5.a. As seguintes Embarcações, durante a permanência Atracada, devem ser providas de cabo de reboque de emergência mantidos a 1 (um) metro acima da linha d'água avante e a ré, pelo bordo de mar, prontamente disponível para uso imediato:

- (i) Navios tanque;

- (ii) Navios com propulsão principal indisponível; e
- (iii) Navios com Carga Perigosa a granel.

D-15. OBRAS CIVIS E CONSTRUÇÕES

D-15.1. APROVAÇÃO DE PROJETOS

D-15.1.a. Todo projeto que inclua a construção de novos berços de atracação, ou a modificação de berços de atracação existentes, bem como que possa causar qualquer impacto à navegação na Área VTS, deverá contemplar a realização de estudos que indiquem os eventuais impactos no Canal de Navegação e aos demais Terminais em operação.

D-15.1.b. Projetos que demandem alteração na sinalização náutica do Canal de Navegação deverá contemplar a realização de estudos que indiquem os eventuais riscos e impactos da alteração nessa via e aos demais Terminais em operação.

D-15.2. LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS

D-15.2.a. A realização de Levantamentos Hidrográficos é permitida mediante Autorização pela:

- (i) Administração Portuária; e
- (ii) Autoridade Marítima.

D-15.2.b. As atividades de Levantamento Hidrográfico não terão início sem a Autorização da Administração Portuária, independentemente de qualquer permissão em vigor emitida pela Autoridade Marítima.

D-15.3. OBTENÇÃO DE INFORMAÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS

D-15.3.a. A instalação de equipamentos para obtenção de informações meteoceanográficas no Porto é permitida mediante Autorização da Administração Portuária e pela Autoridade Competente, em atendimento à Legislação Aplicável.

D-15.3.b. Os dados brutos obtidos por equipamentos de medição meteoceanográfica Autorizados no Porto devem ser compartilhados com a Administração Portuária.

D-15.4. DRAGAGEM

D-15.4.a. Atividades de Dragagem são permitidas mediante Autorização pela:

- (i) Administração Portuária;
- (ii) Órgão ambiental competente; e
- (iii) Autoridade Marítima.

D-15.4.b. As atividades de Dragagem, uma vez aprovadas, não terão início sem o consentimento da Administração Portuária e publicação pela Autoridade Marítima em Aviso aos Navegantes.

D-15.4.c. As atividades de Dragagem devem seguir estritamente todas as condicionantes, restrições, regras e/ou instruções emitidas pelas Autoridades Competentes e pela Administração Portuária para a Dragagem em questão, reservando-se o direito à Administração Portuária de solicitar a interrupção das atividades a qualquer tempo no caso de descumprimento e/ou não atendimento.

D-15.4.d. As Dragas de bandeira estrangeira devem cumprir o disposto pela NORMAM-311/DPC no que diz respeito à necessidade de Serviços de Praticagem e as regras específicas para a sua dispensa. Uma vez concedida a isenção do Serviço de Praticagem pela Autoridade Marítima, o documento deverá ser submetido à Administração Portuária.

D-15.4.e. É obrigatório o funcionamento ostensivo do equipamento AIS por todas as Embarcações empregadas e/ou relacionadas às atividades de Dragagem.

D-16. OUTROS VEÍCULOS

D-16.1. HELICÓPTEROS

D-16.1.a. Na Área VTS, somente embarcações que possuam *helideck* ou local de pouso no convés homologados pela respectiva sociedade classificadora e pela Autoridade Marítima, bem como em conformidade com as regras aplicáveis da ANAC, conforme o caso, poderão receber helicópteros em caráter excepcional.

D-16.1.b. A recepção, em caráter excepcional, de helicóptero a bordo de Embarcação durante estadia Atracada em um Terminal poderá ser realizada mediante Autorização pelo:

- (i) Comandante da Embarcação;
- (ii) Respectivo Terminal; e
- (iii) Administração Portuária.

D-16.1.c. A recepção, em caráter excepcional, de helicóptero a bordo de Embarcação durante estadia em Área de Fundeio poderá ser realizada mediante Autorização pelo:

- (i) Comandante da Embarcação; e
- (ii) Administração Portuária.

D-16.1.d. Para a solicitação de Autorização, o Comandante da Embarcação deverá apresentar à Administração Portuária, com 24 (vinte e quatro) horas de antecedência ao horário pretendido da operação:

- (i) Prefixo da aeronave que será recepcionada;
- (ii) Posição na Área VTS pretendida para a operação com a aeronave;
- (iii) Data e horário pretendido da operação, incluindo pouso e decolagem;
- (iv) Documentos de comprovação da regularidade operacional do helideck; e/ou
- (v) Documentos adicionais que comprovem qualquer condição especial e/ou de exceção para a operação pretendida.

D-16.1.e. O Comandante da Embarcação é o responsável por garantir que as áreas adjacentes ao local de pouso estejam livres de objetos soltos estranhos (FOD), e que o plano de resposta a emergência esteja em prontidão durante toda a operação aérea.

D-16.2. VEÍCULOS OPERADOS REMOTAMENTE

D-16.2.a. O teste e a utilização de ROV's dentro da água no Canal de Navegação é permitido mediante Autorização da Administração Portuária.

D-16.2.b. É proibida a realização de atividades de limpeza de casco, propulsor, apêndices etc. com ROV's dentro da água no Canal de Navegação sem o atendimento às condicionantes ambientais aplicáveis e a Autorização da Administração Portuária, mesmo que a atividade esteja sendo realizada em caráter de teste.

D-16.2.c. O início e o fim do teste com ROV no Canal de Navegação deve ser informado ao Centro VTS.