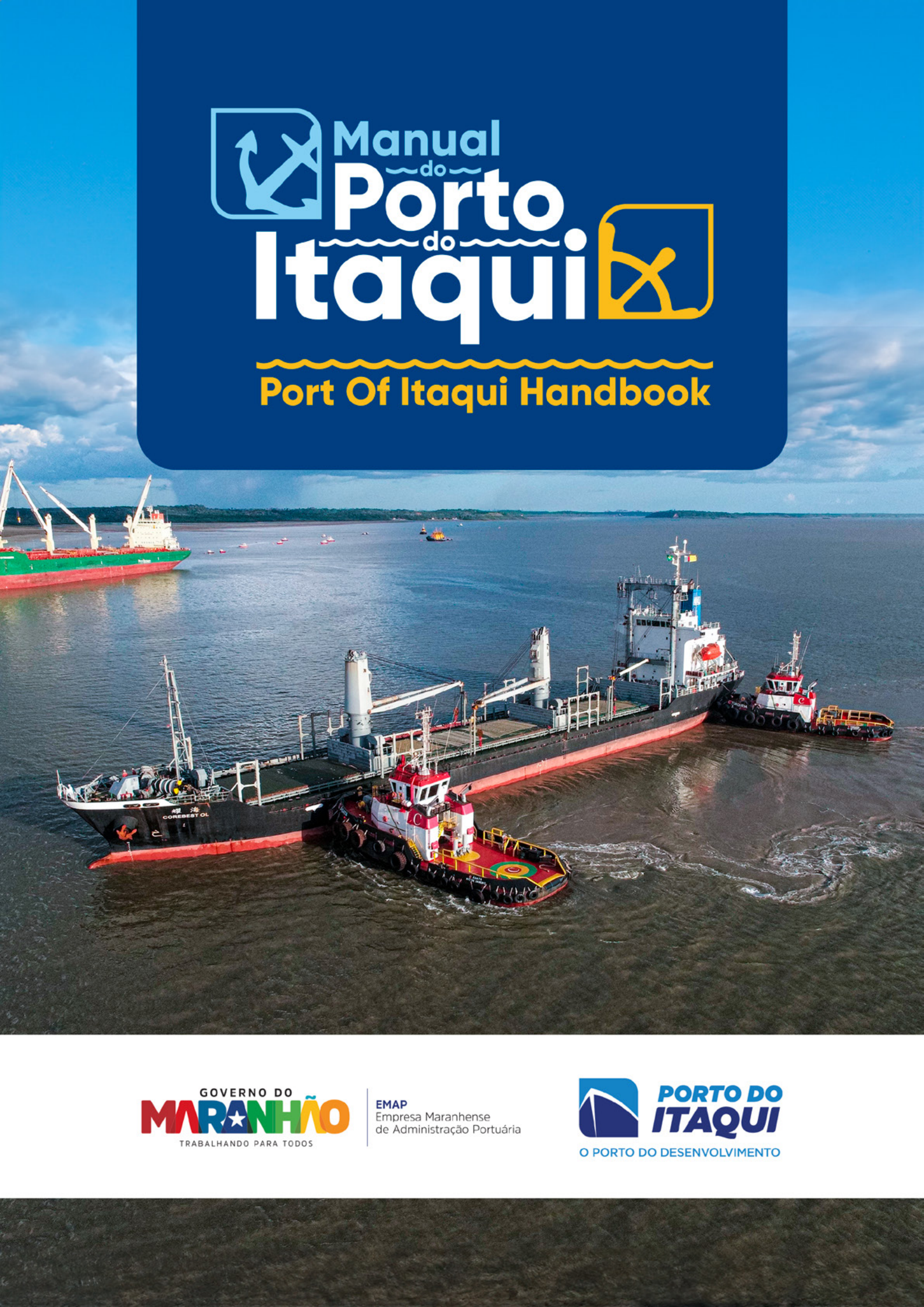




Manual do Porto do Itaqui

Port Of Itaqui Handbook



O PORTO DO DESENVOLVIMENTO

Isa Mary Mendonça

Presidente da EMAP

Hibernon Marinho

Diretor de Operações

Ficha Técnica

Adauto Serpa

Luiz Carlos Teixeira

Patrícia Costa

Vivian Santos

Daniel Gaglianone

Samir Fahd

Paulo Rafael Alves

João Lobão

Sérgio Froes

Leandro Rodrigues

Sumário

4	Welcome Letter
5	Introdução
6	Canal de Acesso e Bacia de Evolução
8	Áreas de ancoragem
10	Requisito AIS
10	Cartas Náuticas
11	Carta Náutica da Baía de São Marcos
12	Pilotagem Obrigatória
12	Posição de Embarque e Desembarque de Práticos na Baía de São Marcos
13	Rebocadores
14	Berços
14	Tamanhos máximos de navios
15	Clima e marés
17	Agentes de Navegação
17	Amarração de navios
18	Plano de amarração
20	Manobra de shifting
20	Gestão do navio atracado
25	Batimetria
25	Dragagem
26	Sinalização Náutica
27	Dados Oceanográficos
27	Modelagem e Estudos de Sedimentação
28	Acordos de Cooperação Técnica
29	Plano De Área Do Complexo Portuário Do Itaqui - PACPI
29	Serviços

34	Operações
35	Operadores
35	Trabalhadores portuários
36	Nomeação e Aceite de Navios
36	Ordem de atracação
37	Contatos telefônicos

Summary

4	Welcome Letter
5	Introduction
6	Access Channel and Turning Basin
8	Anchorage Areas
10	AIS Requirement
10	Nautical Charts
11	Nautical Chart of Baía de São Marcos
12	Mandatory Pilotage
12	Boarding and Disembarking Position of Pilots in Baía de São Marcos
13	Tugs
14	Berths
14	Maximum Ship Sizes
15	Climate and Tides
17	Shipping Agents
17	Ship Mooring
18	Mooring Plan
20	Shifting Between Berths
20	Docked Ship Management
25	Bathymetry
25	Dredging
26	Nautical Signaling
27	Oceanographic Data
27	Sedimentation Modeling and Studies
28	Technical Cooperation Agreements
29	Area Plan of the Itaqui Port Complex - PACPI
29	Services

34	Operations
35	Operators
35	Port Workers
36	Ship Appointment and Acceptance
36	Berthing Order
37	Contact Numbers

Welcome Letter

Bem-vindo ao Porto do Itaqui, localizado no estado do Maranhão, Brasil. Confiamos que sua estadia será agradável e bem-sucedida, e estamos comprometidos em oferecer o mais alto nível de serviço e apoio durante o seu tempo em nosso porto.

A ****Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP)**** é a Autoridade Portuária oficial do Itaqui, autorizada por leis federais e estaduais para gerenciar e supervisionar todas as operações portuárias. A EMAP é dedicada a garantir a operação contínua, segura e eficiente do porto, tanto onshore quanto offshore, em estrita conformidade com as regulamentações nacionais e internacionais. Estas incluem, mas não se limitam a regulamentações sobre Alfândega, Trabalho, Meio Ambiente, Saúde e Segurança, e o ****Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS)****.

Ao longo deste Manual, você encontrará informações detalhadas sobre o Porto do Itaqui, incluindo diretrizes de segurança, instruções de manobra, serviços disponíveis e outras informações essenciais para auxiliá-lo durante sua estadia. Incentivamos você a se familiarizar com o conteúdo deste documento para garantir uma escala de porto tranquila e eficiente. Para informações adicionais, visite nosso site oficial em (<http://www.portodoitaqui.com.br>), onde você pode acessar atualizações em tempo real, regulamentações portuárias e outros recursos úteis.

Abaixo, você encontrará uma lista de ****contatos importantes**** para sua referência. Nossa equipe está disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana, para auxiliá-lo com qualquer dúvida ou emergência que possa surgir durante sua estadia.

CONTATOS IMPORTANTES:

Presidente (President)	Isa Mary Pinheiro de Oliveira Mendonça	55 98 3216 6000
Diretor de Operações (Operations Director)	Hibernon Marinho	55 98 3216 6004
Gerente de Operações (Operations Manager)	Adauto Serpa	55 98 3216 6055
Gerente PFSO (PFSO Manager)	José Marão Neto	55 98 3216 6077
Gerente de HS (HS Manager)	Jackline Gama	55 98 3216 6025
Gerente de Meio Ambiente (Environment Manager)	Luane Lemos	55 98 3216 6057
PFSO - Turnos	Disponível 24 horas por dia (24 x 7 Shifts)	55 98 984530399
Coordenador de Operações (Operations Coordinator)	Disponível 24 horas por dia (24 x 7 Shifts)	55 98 98457 0122
Sala de Controle de Operações (Operations Control Room)	Disponível 24 horas por dia (24 x 7 Shifts)	55 98 3216 6032
Número de Emergência (Emergency contact)	Disponível 24 horas por dia (24 x 7 Shifts)	55 98 3231 7444
Números de Emergência (Emergency contact - mobile)	Disponível 24 horas por dia (24 x 7 Shifts)	55 98 98454 9662

Welcome Letter

Welcome to Port of Itaqui, located in the state of Maranhão, Brazil. We trust that your stay here will be both pleasant and successful, and we are committed to providing you with the highest level of service and support during your time at our port.

Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) is the official Port Authority of Itaqui, empowered by Federal and State laws to manage and oversee all port operations. EMAP is dedicated to ensuring the continuous, safe, and efficient operation of the port, both onshore and offshore, in strict compliance with national and international regulations. These include, but are not limited to, Customs, Labor, Environmental, Health & Safety, and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

Throughout this Handbook, you will find detailed information about Port of Itaqui, including, safety guidelines, maneuvering instructions, available services and other essential information to assist you during your stay. We encourage you to familiarize yourself with the contents of this document to ensure a smooth and efficient port call. For additional information, please visit our official website at (<http://www.portodoitaqui.com.br>), where you can access real-time updates, port regulations, and other useful resources.

Below, you will find a list of important contacts for your reference. Our team is available 24/7 to assist you with any inquiries or emergencies that may arise during your stay.

IMPORTANT CONTACTS:



Introduction

Port of Itaqui is a public seaport strategically located in São Marcos Bay, in the municipality of São Luis – MA, approximately 11 kilometers from the center of the capital of Maranhão. The Ponta da Madeira Maritime Terminal – TUP of Vale S/A and the Private Use Terminal of Alumar – TUP Alumar are also located in the locality, forming the São Marcos Bay Port Complex.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP is the Itaqui Port Authority, empowered by Federal and State laws to manage Itaqui Port facilities. EMAP is responsible for keeping continuous and safe operations, on and off shore, in accordance with national and international regulations, such as Customs, Labor, Environmental, Health & Safety, and ISPS code, among others.

The port's activities began in July 1974 and its structure includes piers and terminals intended for the movement of general cargo (99, 100, 102, 103), liquid bulk (102, 104, 106 and 108), solid bulk (99, 100, 101, 102 and 105).

The port is administered by the Government of Maranhão, through the Maranhão Port Administration Company – EMAP, which it received from the Union, through Delegation Agreement No. 016/2000, of February 1, 2001, in succession to Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR, the task of exploring and managing the Organized Port of Itaqui, in addition to the Passenger and Cargo terminals of Ponta da Espera and Cujupe, which enable Ferry Boat crossings between the municipalities of São Luis and Alcântara, on the other side of the Bay.

O Porto do Itaqui é um porto marítimo público estrategicamente localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luis – MA, a aproximadamente 11 quilômetros do centro da capital maranhense. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira – TUP da Vale S/A e o Terminal de Uso Privativo da Alumar – TUP Alumar também estão localizados na localidade, formando o Complexo Portuário da Baía de São Marcos.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP é a Autoridade Portuária do Itaqui, habilitada pelas leis federais e estaduais para administrar as instalações do Porto do Itaqui. A EMAP é responsável por manter operações contínuas e seguras, on e off shore, de acordo com as regulamentações nacionais e internacionais, como Alfândega, Trabalho, Meio Ambiente, Saúde e Segurança e código ISPS, entre outras.

As atividades do porto tiveram início em julho de 1974 e sua estrutura inclui píeres e terminais destinados à movimentação de carga geral (99, 100, 102, 103), graneis líquidos (102, 104, 106 e 108), graneis sólidos (99, 100, 101, 102 e 105).

O porto é administrado pelo Governo do Maranhão, por intermédio da Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP, que recebeu da União, por meio do Acordo de Delegação nº 016/2000, de 1º de fevereiro de 2001, em sucessão à Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR, a tarefa de explorar e administrar o Porto Organizado do Itaqui, além dos terminais de Passageiros e Cargas de Ponta da Espera e Cujupe, que possibilitam travessias de Ferry Boat entre os municípios de São Luis e Alcântara, do outro lado da Baía.



LEGENDA:

Terminais administrados pela EMAP (Managed terminals by EMAP)

1. Terminal Cujupe
2. Terminal Do Porto Grande
3. Terminal Ponta Da Espera
4. Porto Do Itaqui

Terminais de uso privado (Private use terminals)

1. TPM
2. Alumar

Travessia de barco (Boat crossing)

Travessia de ferryboat (Ferryboat crossing)

Uma das principais características do porto diz respeito à proximidade com os principais centros de mercado globais, como Europa, América do Norte e o Canal do Panamá.

One of the port's main characteristics concerns its proximity to major global market centers such as Europe, North America and the Panama Canal.



Access Channel and Turnin Basin

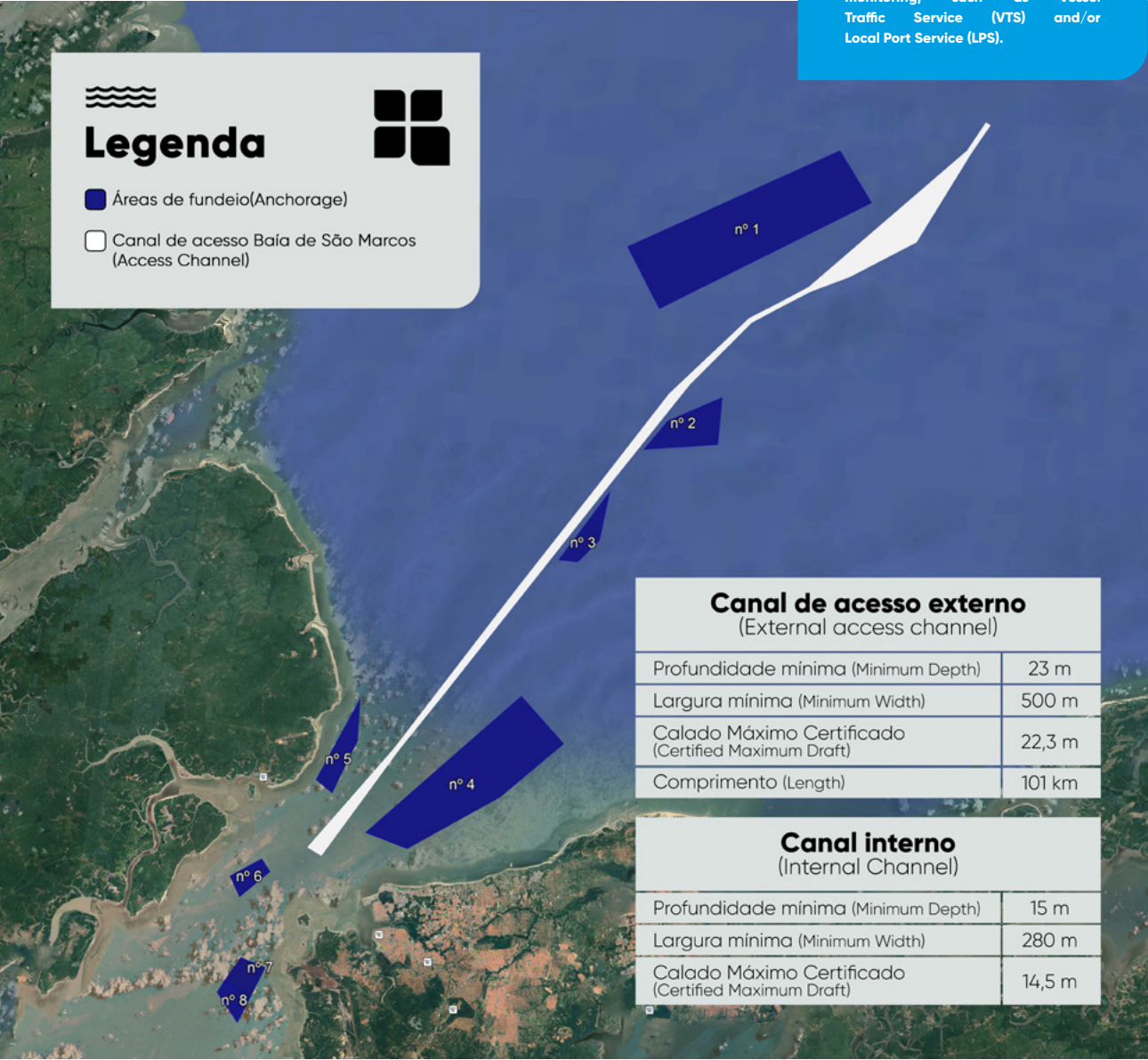
The Access Channel to the Port of Itaqui and the other TUPs is a signposted and navigable lane for the arrival and departure of ships, which has high natural depths, with a signposted external channel of approximately 100 kilometers (54 NM) in the southwest direction, with depth minimum width of approximately 23 meters along the channel, with a minimum width of 500 meters in some small sections, and in the remainder of its length the minimum width is 1000 meters. It is divided into two parts, with an external channel, from the first pair of buoys to the proximity of Vale's TUP, and an internal channel in front of the Port of Itaqui.

Canal de Acesso e Bacia de Evolução

O Acesso Aquaviário ao Porto do Itaqui e aos demais TUPs é uma faixa sinalizada e navegável para a chegada e saída de navios, que possui altas profundidades naturais, com um canal externo sinalizado de aproximadamente 100 quilômetros (54 MN) no sentido sudoeste, com largura mínima de profundidade de aproximadamente 23 metros ao longo do canal, com uma largura mínima de 500 metros em alguns trechos pequenos, e no resto do seu comprimento a largura mínima é de 1000 metros. Ele é dividido em duas partes, com um canal externo, desde o primeiro par de boias até a proximidade do TUP da Vale, e um canal interno em frente ao Porto do Itaqui.

Os recursos, serviços e instalações que atendem ao tráfego marítimo na Baía de São Marcos e áreas próximas são fornecidos por agentes operadores e reguladores do setor portuário, comprometidos com a segurança marítima local, como a Autoridade Marítima, aqui representada pela Capitania dos Portos do Maranhão – CPMA, Autoridade Portuária, representada aqui pela EMAP, as Administradoras de Terminais Portuários e Praticagem. Atualmente, a região é desprovida de serviços de assistência ao tráfego de embarcações com monitoramento ativo, como o Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) e/ou o Serviço Portuário Local (LPS).

The resources, services and facilities that assist maritime traffic in São Marcos Bay and nearby areas are provided by operating agents and regulators of the port sector, committed to local maritime security, such as the Maritime Authority, represented here by Harbor Master's Office of Maranhão – CPMA, Port Authority, represented here by EMAP, the Port Terminal Administrators and Pilotage. Currently, the region does not have vessel traffic assistance services with active monitoring, such as Vessel Traffic Service (VTS) and/or Local Port Service (LPS).



A bacia de evolução do Porto do Itaqui está localizada em frente aos berços, circundando a Ilha de Guarapirã, estendendo-se de Ponta da Madeira até aproximadamente 1,5 km ao sul do cais e com profundidade entre 15 metros e 23 metros. Os pontos mais rasos para os navios que utilizam o Porto de Itaqui são as linha de berços.

The turnin basin of Porto do Itaqui is located in front of the berths, surrounding Guarapirã Island, extending from Ponta da Madeira to approximately 1.5 kilometers south of the pier and with a depth between 15 meters and 23 meters. The shallowest points for ships using the Port of Itaqui are the line of berths.

Áreas de ancoragem

A Baía de São Marcos possui 8 ancoradouros numerados de norte a sul, cada um deles com uma característica predominante, segundo a Autoridade Marítima em suas cartas náuticas e publicações. Ao longo da Baía de São Marcos, a forte corrente de cheias ou vazantes, que pode chegar a 6 nós, tem causado a perda de ferro quando os navios estão ancorados, com grande risco de encalhe em inúmeros bancos de areia e alto mar existentes na baía. A Autoridade Portuária recomenda que os Capitães, ao fundearem seus navios, mantenham a tripulação em "Regime de Viagem" para que haja pessoal qualificado a bordo em número suficiente para eventuais manobras de emergência. O horário mais favorável para chegar a esses ancoradouros é aproximadamente 4 (quatro) horas antes da maré alta.

ATENÇÃO:

- Os navios com apenas 1 (um) ferro, ou com problemas de maquinaria, devem, em princípio, utilizar o ancoradouro n.º 1, 2 ou 3.
- **"É EXPRESSAMENTE PROIBIDO O ANCORADOURO DE QUALQUER EMBARCAÇÃO NA ÁREA DE MANOBRA E EM TODA A EXTENSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO"**

Os navios que utilizam os terminais e portos da Baía de São Marcos devem observar as áreas específicas de ancoragem previstas nas cartas da série 400 da Diretoria de Hidrografia e Navegação. A Baía de São Marcos possui 8 ancoradouros numerados de norte a sul, cada um deles com uma característica predominante, segundo a Autoridade Marítima em suas cartas náuticas e publicações.

- O ancoradouro n.º 1 destina-se a navios com destino ao terminal da Ponta da Madeira, com calado superior a 11 m, navios em litígio e navios em grandes reparações;
- Os ancoradouros n.º 2 e 3 destinam-se a navios com calado superior a 20 m à espera que a maré para saída do canal;
- Os ancoradouros n.º 4, 5 e 6 destinam-se a navios com calado inferior a 11 m, à espera de seguir para o porto e/ou TUPs; A ancoragem n.º 6 está em desuso.
- O ancoradouro n.º 7 destina-se a navios com calado inferior a 11 m aguardando para seguir para o porto e/ou TUPs. A utilização desta área deve ser autorizada pelo representante da Autoridade Marítima;
- O ancoradouro n.º 8 destina-se a navios com calado inferior a 11 m em situações de quarentena, carga e descarga de combustíveis e explosivos. A utilização desta área deve ser autorizada pelo representante da Autoridade Marítima;



Anchorage Areas

São Marcos Bay has 8 anchorages numbered from north to south, each of them having a predominant characteristic, according to the Maritime Authority in its nautical charts and publications. Throughout São Marcos Bay, the strong current of flood or ebb tides, which can reach 6 knots, has caused the loss of iron when ships are anchored, with a great risk of running aground on numerous sandbars and high seas existing in the bay. The Port Authority recommends that Captains, when anchoring their ships, keep the crew in "Travel Regime" in order to have qualified personnel on board in sufficient numbers for any emergency maneuvers. The most favorable time to reach these anchorages is approximately 4 (four) hours before high tide.

ATTENTION:

- Ships with only 1 (one) iron, or with machinery problems, should in principle use anchorage no. 1, 2 or 3.
- **"THE ANCHORAGE OF ANY VESSEL IN THE MANEUVERING AREA AND IN THE ENTIRE EXTENT OF THE PORT ACCESS CHANNEL IS EXPRESSLY PROHIBITED"**

Ships using the terminals and ports of São Marcos Bay must observe the specific anchorage areas provided for in series 400 charts from the Directorate of Hydrography and Navigation. São Marcos Bay has 8 anchorages numbered from north to south, each of them having a predominant characteristic, according to the Maritime Authority in its nautical charts and publications.

- Anchorage No.1 is for ships bound for the Ponta da Madeira terminal, with drafts above 11 m, ships in litigation and ships undergoing major repairs;
- Anchorages No.2 and 3 are intended for ships with a draft of more than 20 m waiting for the tide to exit the channel;
- Anchorages No.4, 5 and 6 are intended for ships with drafts smaller than 11 m, waiting to proceed to the port and/or TUPs; Anchorage no.6 is in disuse.
- Anchorage No.7 is intended for ships with a draft of less than 11 m waiting to proceed to the port and/or TUPs. The use of this area must be authorized by the representative of the Maritime Authority;
- Anchorage No.8 is intended for ships with a draft of less than 11 m in situations of quarantine, loading and unloading of fuels and explosives. The use of this area must be authorized by the representative of the Maritime Authority;



Áreas de Ancoragem

(Anchorage Areas)

Descrição (Description)

	LAT S	LONG W
Nr 1	01°58'5	044° 07,0
	01°55,5	044°09,0
	01°49,2'	043°58,4
	01°51,8'	043°56,5
Nr 2	02°02,9'	044°03,4'
	02°05,4'	044°03,4'
	02°06,0'	044°07,2'
	02°04,4'	044°06,1'
Nr 3	02°08,3'	044°08,7
	02°10,9'	044°09,'
	02°12,1' 0	044°10,0'
	02°12,1'	044°11,0'
Nr 4	02°19,2'	044°12,2'
	02°21,4	044°09,8
	02°24,4'	044°12,8'
	02°27,4'	044°17,2'
	02°26,6'	044°19,4'
Nr 5	02°22,2'	044°20,3'
	02°25,0'	044°21,3'
	02°24,4'	044°22,2'
	02°20,1'	044°20,4'

Requisito AIS

Atualmente, a região é desprovida de serviços de assistência ao tráfego de embarcações com monitoramento ativo, como o Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) e/ou o Serviço Portuário Local (LPS). Portanto, é obrigatório o uso contínuo do AIS durante toda a estadia no porto, incluindo o período de ancoragem. As embarcações serão monitorizadas através da estação costeira AIS (APEM) e as informações poderão ser utilizadas para fins operacionais e de segurança. ATENÇÃO: É necessário cuidado especial ao configurar o AIS para garantir que as informações fornecidas reflitam a condição real da embarcação, incluindo porto de destino, tipo de carga (por exemplo, carga perigosa), etc.

Cartas Náuticas

As Cartas Náuticas utilizadas para a aproximação à Baía de São Marcos são emitidas pela Direção de Hidrografia e Navegação – DHN, com os seguintes números:

- Carta 410 – Proximidade da Baía de São Marcos;
- Carta 411 – Baía de São Marcos;
- Carta 412 – Baía de São Marcos – Proximidade do Terminal da Ponta da Madeira e Itaqui;
- Carta 413 – Terminal de Ponta da Madeira e Porto do Itaqui;
- Carta 414 – Baía de São Marcos – Do Itaqui ao Terminal da Alumar;

Existem Cartas Náuticas correspondentes, emitidas pelo Almirantado Britânico (BA) que são utilizadas por navios estrangeiros, no entanto recomenda-se que estes navios sejam fornecidos com as Cartas Náuticas acima indicadas.



AIS mandatory

Currently the region is devoid of vessel traffic assistance services with active monitoring, such as Vessel Traffic Service (VTS) and/or Local Port Service (LPS). Therefore, it is mandatory to continuously use the AIS throughout the stay in port, including the anchorage period. The vessels will be monitored through the AIS coastal station (APEM) and the information may be used for operational and safety purposes.

ATTENTION: Special care is required when configuring the AIS to ensure that the information provided reflects the actual condition of the vessel, including destination port, type of cargo (e.g. dangerous cargo), etc.



Nautical Charts

The Nautical Charts used to approach São Marcos Bay are issued by the Directorate of Hydrography and Navigation – DHN, with the following numbers:

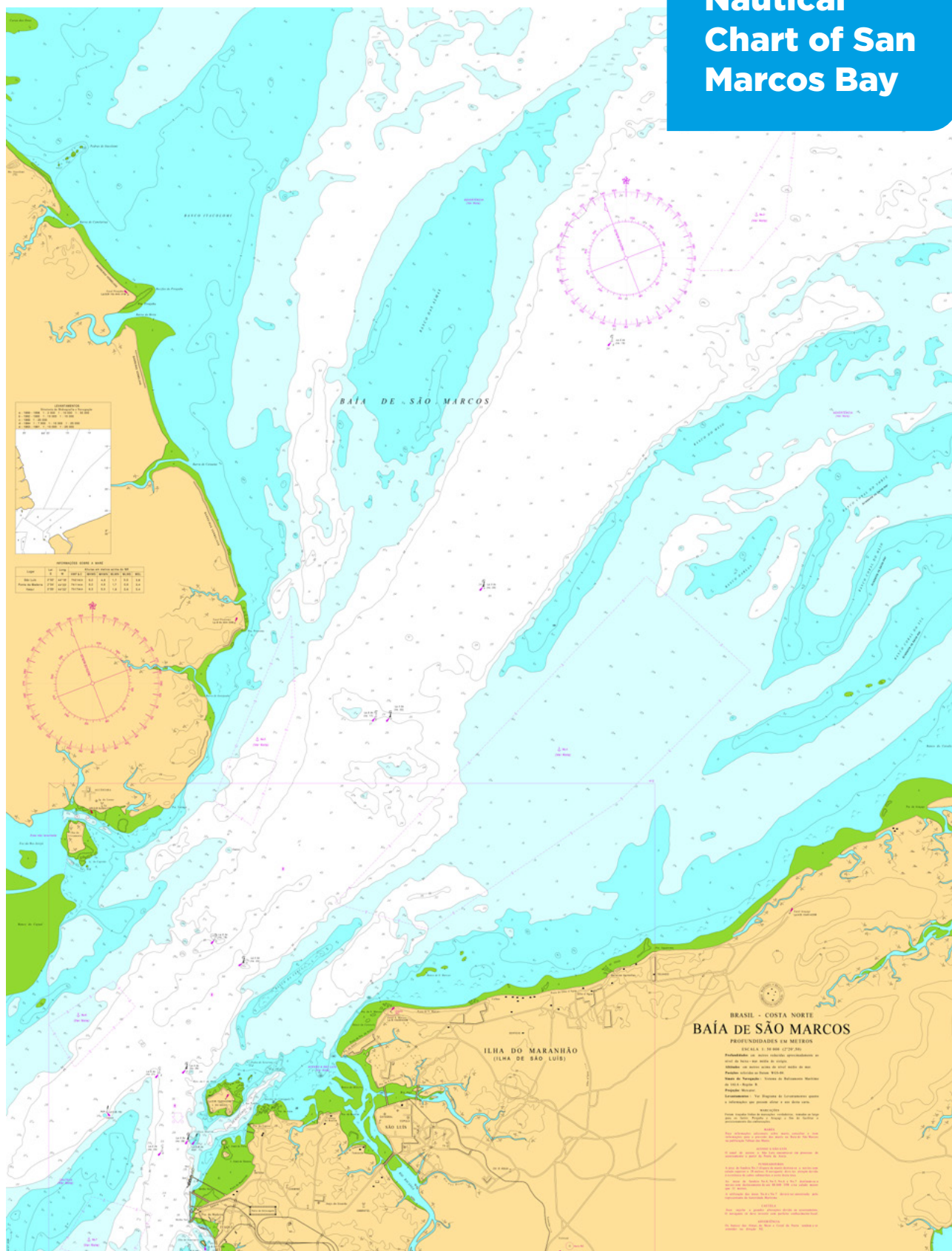
- Charter 410 – Proximity to São Marcos Bay;
- Charter 411 – São Marcos Bay;
- Charter 412 – São Marcos Bay – Proximity to the Ponta da Madeira and Port of Itaqui;
- Charter 413 – Ponta da Madeira and Port of Itaqui;
- Charter 414 – São Marcos Bay – From Itaqui to the Alumar Terminal;

There are corresponding Nautical Charts, issued by the British Admiralty (BA) that are used by foreign ships, however it is recommended that these ships be provided with the Nautical Charts indicated above.

Carta Náutica da Baía de São Marcos



Nautical Chart of San Marcos Bay



Pilotagem Obrigatória

O Porto de Itaqui e os demais TUPs estão em área de praticagem obrigatória – ZP 4. Portanto, todas as manobras de entrada, atracação, desatracação e saída terão necessariamente que usar um práctico local e rebocadores. A exceção são as manobras de movimentação no berço (WARP), sob cabos (alar cabos – Shifting), a uma distância de até 100 metros. Caso haja necessidade de utilização de rebocadores, o Prático deverá ser chamado para auxiliar na manobra. (NPCP 2020 – CPMA – Capítulo 4 Seção I – 0401). Os prácticos podem ser solicitados através da Agência da embarcação pelo menos 3 horas antes do horário de manobra. Eles também podem ser solicitados através dos canais VHF 16 ou 14.

Ao desatracar, a Praticagem é solicitada pela Agência de acordo com a conclusão prevista da operação fornecida pelo terminal e/ou Navio.

O horário de embarque do Prático segue os determinados nas Regras de Manobras do Complexo Portuário Baía de São Marcos, atualizadas pela Capitania dos Portos do Maranhão.

A versão atual das “Regras de Manobra” do NPCP-MA está disponível em <https://www.portodoitaqui.com/>, na barra de atalhos do PORTO AGORA.

Posição de Embarque e Desembarque de Práticos na Baía de São Marcos

TERMINAIS	LATITUDE	LONGITUDE
Ponto de embarque para navios com calado inferior a 11 metros, nas proximidades da boia N° 19.	02° 28' 54" S	044° 22 127 W
Ponto de embarque para navios com TPB superior a 100.000 ou com calado igual ou superior a 11 metros, (Ponto “ALFA”).	02° 26 00" S	044° 20 36" W

Posição de desembarque dos prácticos – Através da Ilha do Medo

Latitude: 02°. 31' 31" S

Longitude: 044°. 23' 06" W



Mandatory Pilotage

The Port of Itaqui and the other TUPs are in a mandatory pilotage area – ZP 4. Therefore, all entry, docking, undocking and exit maneuvers will necessarily have to use a local pilot and tugs. The exception is movement maneuvers in the berth (WARP), under cables (alar cables – Shifting), at a distance of up to 100 meters. If there is a need to use tugboats, the Pilot must be called to assist in the maneuver. (NPCP 2020 – CPMA – Chapter 4 Section I – 0401). Pilots can be requested through the vessel's Agency at least 3 hours before the maneuver time. They can also be requested through VHF Channels 16 or 14. When undocking, Pilotage is requested by the Agency in accordance with the expected completion of the operation provided by the terminal and/or Ship. The Pilot's boarding time follows those determined in the Rules for Maneuvers of the Baía de São Marcos Port Complex, updated by the Harbor Master's Office of Maranhão. The current version of the NPCP-MA “Maneuver Rules” is available at <https://www.portodoitaqui.com/>, in the PORTO AGORA shortcut bar.



Pilot Embarkation And Disembarkation Positions In São Marcos Bay

Pilots' disembarkation position – across Ilha do Medo
Latitude: 02°. 31' 31" S
Longitude: 044°. 23' 06" W



Para manobras de atracação e desatracação no Porto do Itaqui e outros TUPs, devem ser utilizados rebocadores locais. A determinação do número de rebocadores, bem como seu posicionamento, deve ser discutida entre o piloto e o capitão do navio. Em condições normais, as manobras no Porto do Itaqui são realizadas com 2 rebocadores. O serviço não é prestado pelo Porto. Deve ser contratado directamente pelo armador ou pelos seus representantes locais. Existem 3 fornecedores (em ordem alfabética):

- Camorim – 4 rebocadores;
- SAAM – 6 rebocadores;
- Wilson Sons – 11 rebocadores

Em caso de emergência, o navio pode chamar directamente o rebocador ou utilizar o seu Agente Marítimo para esta comunicação.

Regras de manobra:

- Devido às grandes variações de maré na Baía de São Marcos e dadas as condições e limitações impostas pela natureza, as manobras de atracação e desatracação no Porto do Itaqui e demais TUPs são regulamentadas pela Capitania do Porto do Maranhão - CPMA, por meio da emissão de "Normas para Manobras do Complexo Portuário da Baía de São Marcos", atualizadas periodicamente a cada alteração/atualização das condições hidrológicas locais. Essas regras de manobra são atualizadas no PortodoItaqui/Home/NormasdeManobras.



Tugboats

For docking and undocking maneuvers in the Port of Itaqui and other TUPs, local tugboats must be used. The determination of the number of tugboats, as well as their positioning, must be discussed between the pilot and the ship's Captain. Under normal conditions, maneuvers in the Port of Itaqui are carried out with 2 tugboats. The service is not provided by the Port. It must be hired directly by the shipowner, or its local representatives. There are 3 suppliers (in alphabetical order):

- Camorim – 4 tugs;
- Saam – 6 tugs;
- Wilson Sons – 11 tugs.

In the case of an emergency, the ship may call the tug directly or use its Maritime Agent for this communication.

Maneuvering Rules:

Due to the large tidal variations in São Marcos Bay and given the conditions and limitations imposed by nature, docking and undocking maneuvers in the Port of Itaqui and other TUPs are regulated by the Harbor Master's Office of Maranhão - CPMA, through the issuance of "Standards for Maneuvers of the São Marcos Bay Port Complex", updated periodically with each change/update of local hydrological conditions. These maneuvering rules are updated on the PortodoItaqui/Home/NormasdeManobras.



O Porto de Itaquí conta atualmente com nove berços, com profundidades que variam de 12 a 19 metros, podendo operar até 10 navios ao mesmo tempo, pois temos a possibilidade de realizar operações de graneis líquidos ao lado do berço 106.

As principais características estão na tabela abaixo, que pode ser encontrada no site do Porto do Itaquí:

- <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/infraestrutura>.

Tamanhos máximos de navios

Cada um dos nove berços possui particularidades e limites operacionais para embarcações destinadas a esses berços.



Berths

The Port of Itaquí currently has nine berths, with depths ranging from 12 to 19 meters, and can operate up to 10 ships at the same time, as we have the possibility of carrying out liquid bulk operations alongside in berth 106.

The main characteristics are in the table below, which can be found on the Port of Itaquí website:

<https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/infraestrutura>



Maximum ship sizes

Each of the nine berths has particularities and has operational limits for vessels destined for these berths.

¹ For maneuvers in berth 108, consult restrictions in Ordinance No. 125/CPMA, of December 9, 2024 (Rules for Maneuvers at the Port Complex of Baía de São Marcos).

Berços (Berth)	Comprimento estrutural (Structural length) (m)	Comprimento útil (Useful length) (m)	DWT (ton)	Profundidade (Depth) (m)	Clado máximo (Draft max) (m)	Boca (Beam) (m)	LOA máximo (LOA max) (m)
99	264	238	83.400	15	14,5	40	229
100	320	278	100.000	15	14,5	40	240
101	223	200	80.000	12	11,5	40	200
102	223	200	80.000	12	11,5	40	200
103	270	236	100.000	15	14,5	40	229
104	200	200	80.000	13	12,5	40	184
105	280	235	150.000	18	17,5	45	229
106	340	315	210.000	19	18,5	50	280
106 B	-	-	160.000	19	18,5	50	280
108	300	275	916.001	15	14,5	40	245

¹Para manobras no berço 108, consulte as restrições na Portaria nº 125/CPMA, de 9 de dezembro de 2024 (Regras para Manobras no Complexo Portuário da Baía de São Marcos).



O aceite de navios fora dos parâmetros pré-definidos está sujeita a análise e autorização da Autoridade Portuária, autorizações da Marinha e validação pela Praticagem. Recursos adicionais necessários, por exemplo, rebocadores adicionais, são de responsabilidade do solicitante.

The acceptance of ships outside the pre-defined parameters is subject to analysis and authorization by the Port Authority, authorizations from the Navy and validation by Pilotage. Additional resources required, e.g. additional tugs are the responsibility of the applicant.

Clima e marés

A região tem um período chuvoso intenso e bem definido.
Com aproximadamente 12 horas de sol por dia.



Climate and tides

The region has an intense and well-defined rainy season.
With approximately 12 hours of sun per day.

Dados climatológicos para São Luis, Maranhão

Mês	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
	34,7	35,4	34,5	34,4	34,6	33,9	34,1	35,5	35,4	37,2	35,2	35	37,2
Temperatura máxima média (°C)	31,1	30,6	30,3	30,6	31,3	31,5	31,5	32	32,3	32,5	32,5	32,2	31,5
Temperatura mínima média (°C)	24,2	24	23,8	23,8	23,9	23,5	23,4	23,7	24,4	24,7	24,9	25	24,1
Temperatura mínima recorde (°C)	20	20	17,9	20	20	20	18,1	20,3	21	21,2	20,6	20	17,9
Precipitação (mm)	235,4	308	452,8	431,4	312	174,3	110,8	22,5	2,9	2,8	9,7	54,5	2117,1
Dias com precipitação (> 1 mm)	13	17	22	22	18	13	10	3	1	0	1	4	124
Umidade relativa compensada (%)	82,5	84,8	86,6	87,7	86,4	84,3	84,1	80,5	77,6	76,2	76,6	77,6	82,1
Horas de sol	155,9	119,2	115,3	120,2	163,5	201,6	233,3	267,5	258,3	264,2	235,1	215	2349,1
Fonte: INMET (normal climatológico de 1991-2020; recordes de temperatura 1391-1960 e 1971-presente)													

ATENÇÃO:

Nesta região, amplitudes de maré da ordem de 5 m ocorrem diariamente e correntes de até 4 nós, com mudança de direção de 180°, causadas pela maré, são fatores importantes a serem considerados. O litoral de São Luís está sujeito à hidrodinâmica regida pela dominância das marés semidiurnas (duas marés altas e duas marés baixas por dia lunar), com amplitude média de 4,6 m que pode chegar a 7,2 durante as marés de primavera; No entanto, 75% do tempo, as amplitudes das marés são inferiores a 5,5 m, marés de quadratura.

A variação da maré causa quebra constante e recorrente dos cabos de amarração. O porto possui cabeços de amarração e não possui sistemas de alívio de tensões, sendo o controle sobre a segurança dos cabos de amarração inteiramente de responsabilidade da tripulação. Portanto, todas as embarcações atracadas devem manter vigilância contínua no convés o tempo todo para manter os cabos em condições seguras.

Outros terminais do complexo:

Além do Porto do Itaqui, existem outros 2 terminais de uso privado – TUP – em operação na região. Eles são:

- O TUP de Ponta da Madeira é um porto privado e pertence à mineradora Vale e é adjacente ao Porto de Itaqui. Destina-se principalmente à exportação de minério de ferro trazido do projeto Serra dos Carajás, no Pará, via Estrada de Ferro Carajás. Desde 2014, é o maior terminal de uso privado (TUP) do Brasil em termos de carga movimentada, com uma estrutura de três píeres e cinco berços, o que, somado às grandes profundidades, permite carregar navios Valemax de grande porte com 400 mil toneladas de minério de ferro.
- O TUP (Consórcio Maranhense de Alumínio) da ALUMAR, também localizado na Baía de São Marcos, recebe insumos como a bauxita, que é processada, transformada em alumina e, por fim, o alumínio, que é exportado pelo Porto de Itaqui.

Os terminais são independentes, possuem regulamentos, características, particularidades e serviços específicos para seus usuários. E, portanto, eles não serão descritos neste manual.

ATTENTION: In this region, tidal amplitudes of the order of 5 m occur daily and currents of up to 4 knots, with a 180° change in direction, caused by the tide, are important factors to be considered. The coastline of São Luís is subject to hydrodynamics governed by the dominance of semi-diurnal tides (two high tides and two low tides per lunar day), with an average amplitude of 4.6 m that can reach 7.2 during spring tides; however, 75% of the time, tidal amplitudes are less than 5.5 m, neap tides.

The variation of the tide causes constant and recurring breakage of mooring cables. The port has mooring bollards and does not have stress relief systems, with control over the safety of the mooring lines being entirely up to the crew. Therefore, all moored vessels must maintain continuous surveillance on deck at all times to maintain cables in a safe condition.

Other terminals in the complex

In addition to Port of Itaqui, there are 2 other terminals for private use – TUP – in operation in the region. They are:

- Ponta da Madeira TUP is a private port and belongs to the mining company Vale and is adjacent to the Port of Itaqui. It is mainly intended for the export of iron ore brought from the Serra dos Carajás project, in Pará, via the Carajás Railway. Since 2014, it has been the largest private use terminal (TUP) in Brazil in terms of cargo handled, with a structure of three piers and five berths, which, added to the great depths, allows it to load large Valemax ships with 400 thousand tons of iron ore.

- ALUMAR's TUP (Aluminum Consortium of Maranhão), also located in São Marcos Bay, receives inputs such as bauxite, which is processed, transformed into alumina and, finally, aluminum, which is exported through the Port of Itaqui. The terminals are independent, have specific regulations, characteristics, particularities and services for their users. And, therefore, they will not be described in this manual.



TUP de Ponta da Madeira



TUP da ALUMAR

Agentes de Navegação

As Agências Marítimas representam o proprietário do navio. O agente marítimo é aquele que representa legalmente uma empresa de navegação, podendo solicitar os diversos serviços portuários dentro das diferentes modalidades do sistema e serviços de outra natureza. Em São Luís existem diversas empresas de Agenciamento Marítimo que prestam assistência a navios, embarcadores e receptores de cargas. São eles que reportam os dados de chegada, alimentam os sistemas do porto quanto à prontidão operacional, programam manobras de atracação e desatracação, contratam práticos, rebocadores e amarradores e fazem a comunicação do porto com o navio, inclusive enviando o "Welcome Letter" com as informações necessárias para uma estadia segura.

A relação dessas empresas pode ser obtida pelo site do [Porto do Itaqui/Comunidade Marítima/Empresas Credenciadas/Agência Marítima](#).

Amarração de navios



O Porto de Itaqui está localizado em uma área com grande variação de marés/correntes e por esse motivo a atracação de navios em nossos berços é motivo de preocupação quanto à segurança com os cabos utilizados.

Embora seja responsabilidade do Comandante do navio essa operação/manutenção do navio amarrado/atracado, a EMAP realiza periodicamente estudos de esforços de amarração, além do acompanhamento ativo da condição dos cabos, durante a estadia dos navios nos berços. Assim, enviamos para o Comandante, através da Agência Marítima, uma amarração sugerida e a orientação de que todos os cabos estejam tensionados para que o costado do navio possa estar o tempo todo pressionando as defensas, esta sugestão compreende o "Plano de amarração".



Shipping Agents

Maritime Agencies represent the ship owner. The maritime agent is the one who legally represents a shipping company, able to request the various port services within the different modalities of the system and services of another nature.

In São Luís there are several Maritime Agency companies that provide assistance to ships, shippers and cargo receivers. They are the ones who report arrival data, feed the port's systems regarding operational readiness, schedule docking and undocking maneuvers, hire pilots, tugs and moorers and communicate between the port and the ship, including sending the "Welcome Letter" with the necessary information for a safe stay.

The list of these companies can be obtained from the website of [Porto do Itaqui/Comunidade Marítima/Empresas Credenciadas/Agência Marítima](#).



Mooring and Mooring Crew

The Port of Itaqui is located in an area with great variation in tides/currents and for this reason the mooring of ships at our berths is a cause for concern regarding safety with the cables used.

Although it is the responsibility of the ship's Captain to operate/maintain the moored/docked vessel, EMAP periodically carries out studies of mooring efforts, in addition to actively monitoring the condition of the cables, during the ships' stay in the berths. Therefore, we sent to the Captain, through the Maritime Agency, a suggested mooring and the guidance that all cables are tensioned so that the ship's side can be pressing the fenders at all times, this suggestion comprises the "Mooring Plan".

- Os cabos de amarração devem ser mantidos tensionados enquanto a embarcação estiver atracada, com as defensas sob pressão o tempo todo;
- A amarração é responsabilidade do navio e deve estar sob o controle da tripulação do navio, sob a supervisão do Capitão. O Capitão deve manter um número suficiente de tripulantes de prontidão para manter os cabos de amarração tensionados, especialmente no período entre 1,5 e 4,5 horas após as marés altas e baixas;
- Os equipamentos e os cabos de amarração devem estar em boas condições para manter a embarcação devidamente atracada, distribuindo tensões por todos os cabos de amarração que devem ser mantidos tensionados;
- O número de cabos utilizados na amarração deve observar os requisitos do porto, conforme o Plano de Amarração do Porto do Itaquí (descrito abaixo);
- Caso a embarcação não tenha cabos suficientes ou não consiga cumprir o Plano de Amarração do Porto do Itaquí, o Capitão pode utilizar alternativamente mais dois cabos em guinchos para evitar movimentos longitudinais da embarcação;
- Para prevenir a deriva, não utilize apenas guinchos;
- Eventualmente, o Capitão, a Autoridade Portuária ou o Prático podem solicitar uma configuração de amarração alternativa;
- Se a embarcação não cumprir essas instruções de segurança, qualquer medida de emergência para manter a embarcação segura ao atracada no berço, como prático, rebocadores, embarcações de apoio ou quaisquer outros custos, será por conta do proprietário do navio.



- The mooring lines shall be kept tensioned while vessel is berthed with fenders under pressure all time;
- Mooring is the responsibility of the ship and should be under the control of the ship's crew under the supervision of the ship's Master. Master must keep a sufficient number of crew standing by to maintain the mooring lines tensioned, especially in the period between 1,5 and 4,5 hours after high and low tides;
- The mooring equipment and lines must be in good conditions to keep the vessel properly berthed, distributing tensions over all mooring lines and keep them tight;
- The number of lines used in mooring should observe the requirements of the port, as per Itaquí Port Berth's Mooring Plan (As described below);
- In case of vessel does not have sufficient lines or cannot be able to comply with the Itaquí Port Mooring Plan, Master can use alternatively two more lines on winches to avoid vessel's longitudinal movements;
- To prevent drifting off, do not use winches only;
- Eventually, Master, Port Authority or Pilot might request alternative mooring configuration;
- If the vessel does not comply with these safety instructions, any emergency measure to keep the vessel safe alongside the berth, as pilot, tugs, mooring boats or any other costs, will be for owner's account.

Plano de amarração



Mooring plan

Berços (Berths) 99, 100, 101, 102, 104 e 105:

NAVIO (Vessel)		AMARRAÇÃO (Mooring)
LOA	DWT	(PROA / POPA) (FWD / AFT)
< 150 m	< 20.000 t	3 – 1 – 1
>150 m e (and) < 190 m	> 20.000 t e (and) < 40.000 t	3 – 2 – 2
>190 m	> 40.000 t	4 – 2 – 2

Berço (Berths) 103:

NAVIO (Vessel)		AMARRAÇÃO (Mooring)
LOA	DWT	(PROA / POPA) (FWD / AFT)
< 150 m	< 20.000 t	3 – 1 – 1
>150 m e (and) < 190 m	> 20.000 t e (and) < 40.000 t	3 – 2 – 2
>190 m	> 40.000 t	4 – 2 – 3

Berços (Berths): 106 e 108:

NAVIO (Vessel)		AMARRAÇÃO (Mooring)
LOA	DWT	(PROA / POPA) (FWD / AFT)
< 190 m	< 40.000 t	3 – 2 – 2
< 190 m	< 40.000 t	4 – 3 – 2

Navios a contrabordo - Berço 106 (Alongside berthing to ship at berth 106)

Navio-mãe para o píer (Mother ship to pier)	≤165.000 t	4 – 2 – 2
Navio-filho para navio-mãe (Daughter ship to mother ship)	≤ 55.000 t	3 – 2 – 2

GLP

NAVIO (Vessel)		AMARRAÇÃO (Mooring)
LOA	DWT	(PROA / POPA) (FWD / AFT)
< 100 m	< 10.000 t	3 – 1 – 1
>100 m	> 10.000 t	3 – 2 – 2

Contêiners

NAVIO (Vessel)		AMARRAÇÃO (Mooring)
LOA	DWT	(PROA / POPA) (FWD / AFT)
< 150 m	< 20.000 t	3 – 1 – 1
>150 m e (and) < 180 m	> 20.000 t e (and) < 40.000 t	3 – 2 – 2
>180 m	> 40.000 t	4 – 2 – 2

Os equipamentos de amarração devem ser mantidos em boas condições e os cabos sob supervisão da tripulação, especialmente no período entre 1,5 e 4,5 horas após os estófos de preamar e baixamar. No caso de navio não possuir a quantidade de cabos sugeridas, situações emergenciais, que possam acontecer, como solicitação de prático, rebocadores ou lanchas de amarração, serão por conta e risco do armador. Eventualmente o Comandante ou o prático poderão solicitar uma configuração alternativa para a amarração. O porto do Itaquí não possui amarradores e os profissionais que fazem essa faina, são de empresas credenciadas pela EMAP para esse serviço, que deverão ser contratadas pelo armador, via Agência Marítima para realizar a atracação/desatracação/shifting no caso de necessidade e o acompanhamento/vistoria de segurança durante a estadia e os períodos mais críticos.

Existem 4 fornecedores atualmente registrados (ordem alfabética):

- **Internacional Marítima:** Contato: (98) 3089-3411 – 99225-1532
E-mail: comercial@internacionalmaritima.com.br;
- **SmartSea:** Contato: (98) 98177-4692 – 99910-3125
E-mail: comercial@smartsea-ma.com;
- **StarMar:** Contatos: (98) 99175-4787 – 88115-4448
E-mail: starmar@starmarservicos.com.br;
- **Vênus:** Contatos: Contatos: (98) 98520-9147 – 98781-3290
E-mail: venus@venusmaritima.com;

Manobra de shifting

Manobras de movimentação no berço (WARP), sob cabos (wing cables – Shifting), a uma distância de até 100 metros dispensam rebocadores e piloto. Caso haja necessidade de utilização de rebocadores, ou para distâncias superiores a 100 m, o Piloto deverá ser acionado para auxiliar na manobra. (NPCP2020 – CPMA – Capítulo 4, Seção I – 0401).

Gestão do navio atracado

Limpeza de convés:

- É responsabilidade da tripulação garantir que os resíduos de carga sejam removidos do convés principal e das tampas das escotilhas, evitando qualquer probabilidade de derramamento de resíduos de carga ao mar e reduzindo a geração de material particulado/poeira. O uso de ar comprimido para limpar resíduos de carga deve ser evitado, pois eles contribuem fortemente para a produção de poeira.

Operação de lastro – Delastro:

- O Comandante deve estar plenamente ciente da boa qualidade do lastro de água, livre de qualquer tipo e quantidade de óleo e livre de quaisquer organismos patogênicos ou bactérias e/ou espécies exóticas/indesejadas.

Mooring equipment must be kept in good condition and cables under the supervision of the crew, especially in the period between 1.5 and 4.5 hours after high and low tide.

If the ship does not have the suggested number of cables, emergency situations that may occur, such as requests for pilots, tugs or mooring boats, will be at the owner's risk and expense. Eventually the Captain or pilot may request an alternative configuration for the mooring.

The port of Itaquí does not have mooring lines and the professionals who carry out this task are from companies accredited by EMAP for this service, which must be hired by the shipowner, via the Maritime Agency, to carry out berthing/unberthing/shifting if necessary and monitoring /security inspection during the stay and the most critical periods.

There are 4 currently registered suppliers (alphabetical order):

– Internacional Marítima: Contato: (98) 3089-3411 – 99225-1532

E-mail: comercial@internacionalmaritima.com.br;

– SmartSea: Contato: (98) 98177-4692 – 99910-3125

E-mail: comercial@smartsea-ma.com;

– StarMar: Contatos: (98) 99175-4787 – 88115-4448

E-mail: starmar@starmarservicos.com.br;

– Vênus: Contatos: Contatos: (98) 98520-9147 – 98781-3290

E-mail: venus@venusmaritima.com;



Shifting maneuver

Movement maneuvers in the berth (WARP), under cables (wing cables – Shifting), at a distance of up to 100 meters do not require tugs and Pilot. If there is a need to use tugboats, or for distances greater than 100 m, the Pilot must be called to assist in the maneuver. (NPCP2020 – CPMA – Chapter 4 Section I – 0401).



Docked ship management

– Limpeza de convés

É responsabilidade da tripulação garantir que os resíduos de carga sejam removidos do convés principal e das tampas das escotilhas, evitando qualquer probabilidade de derramamento de resíduos de carga ao mar e reduzindo a geração de material particulado/poeira. O uso de ar comprimido para limpar resíduos de carga deve ser evitado, pois eles contribuem fortemente para a produção de poeira.

– Operação de lastro – Delastro

O Mestre deve estar plenamente ciente da boa qualidade do lastro de água, livre de qualquer tipo e quantidade de óleo e livre de quaisquer organismos patogênicos ou bactérias e/ou espécies exóticas/indesejadas.

- A água de lastro não pode ser descarregada no cais. O capitão deve assegurar que o navio recebe a proteção necessária nas saídas laterais superiores dos tanques, a fim de evitar qualquer avaria ou paragem durante a operação de descarga. Se o deslastro for necessário, é proibido derramar água de lastro nos berços. O formulário de controle de Água de Lastro deve ser preenchido, pois pode ser apresentado tanto na Capitania do Porto do Maranhão – CPMA/PSC quanto na Capitania dos Portos – EMAP/Meio Ambiente.

Medidas antipoluição:

- O Comandante deve estar plenamente ciente da boa qualidade do lastro de água, livre de qualquer tipo e quantidade de óleo e livre de quaisquer organismos patogênicos ou bactérias e/ou espécies exóticas/indesejadas.
- Todos os óleos, combustíveis e produtos químicos têm o potencial de causar poluição e danos ao meio ambiente, espécies e habitats. Os riscos ambientais decorrentes do uso de petróleo e produtos químicos decorrentes da compra, registro, rastreamento, armazenamento, uso, controle e descarte autorizados de resíduos devem ser controlados e documentados em todos os momentos. Um plano adequado de resposta a derramamentos e emergências deve ser mantido de acordo com os requisitos regulamentares.
- Petróleo e produtos químicos devem ser impedidos de entrar em quaisquer cursos d'água, terra e sistemas de drenagem de água.
- Todos os resíduos oleosos em latas/tambores devem ser devidamente cobertos para evitar o transbordamento de água oleosa causado pela chuva.
- Sacos de serragem (kit SOPEP) devem estar sempre disponíveis para uso em caso de derramamento de óleo ou água oleosa produzida pela chuva em contato com essas fontes.
- Não são permitidos trabalhos de manutenção no casco, como pintura, lixamento, limpeza e remoção de ferrugem ou incrustação marinha, em todas as embarcações atracadas ao longo do nosso terminal, apenas trabalhos corretivos e obrigatórios de pintura de acordo com o nome da embarcação, porto de registro, marcas de calado e disco PLIMSOLL, mas a embarcação deve tomar todas as providências necessárias para evitar derramamento de tinta no mar.
- A liberação, diretamente no mar, de efluentes resultantes de uma limpeza de gás de sistema aberto ou mista (scrubbers), por embarcações atracadas no Porto do Itaqui, só será permitida caso embarcação comprove a adequação do efluente aos parâmetros exigidos pela legislação brasileira. Caso contrário, os efluentes deverão ser removidos e tratados por uma empresa devidamente habilitada para tal atividade.

Dever ambiental: 55 (98) 98452-9879

Ballast water cannot be discharged at the dock. The Master must ensure that the vessel receives the necessary protection at the upper side exits of the tanks to avoid any damage or stoppage in the unloading operation. If deballasting is necessary, spilling ballast water into berths is prohibited. The Ballast Water control form must be completed, as it can be presented to both the Harbor Master's Office of Maranhão – CPMA/PSC and the Port Authority – EMAP/Environment.

[check reference for where to find the form]

Anti-pollution measures

The ship must identify and manage potential sources of oil located on the main deck, especially drums/cans with oil, trash, hydraulic/lubricating oil or grease from deck equipment/devices/accessories such as: wires, pipelines, windlass drums/ winch, gears, hydraulic jacks, others.

All oils, fuels and chemicals have the potential to cause pollution and damage to the environment, species and habitats. Environmental risks from the use of petroleum and chemical products arising from authorized purchase, registration, tracking, storage, use, control, disposal of waste must be controlled and documented at all times. An adequate spill and emergency response plan must be maintained in accordance with regulatory requirements.

Petroleum and chemicals must be prevented from entering any waterways, land, and water drainage systems.

All oily waste in cans/drums should be properly covered to avoid overflow of oily water caused by rain.

Bags of sawdust (SOPEP kit) must always be available for use in case of oil spills or oily water produced by rain in contact with these sources.

No maintenance work on the hull, such as painting, sanding, cleaning and removal of rust or marine encrustation, is permitted on all vessels moored along our terminal, only corrective and mandatory painting work in accordance with the name of the vessel, port of registry, draft marks and PLIMSOLL disc are permitted, but the vessel must take all necessary procedures to avoid spilling paint at sea.

- The release, directly into the sea, of effluents resulting from an open or mixed system gas cleaning (scrubbers) by vessels moored at the Port of Itaqui will only be permitted if the vessel proves the suitability of the effluent to the parameters required by Brazilian legislation. Otherwise, the effluents must be removed and treated by a company duly qualified for such activity.

Environmental duty: 55 (98) 98452-9879

Licença da tripulação para terra:

- Antes do desembarque, todos os tripulantes deverão ser totalmente liberados pelos Oficiais de Imigração (ou outro oficial de Órgão Governamental, se solicitado). As providências de liberação deverão ser fornecidas pelos agentes do navio. Uma vez preenchida a documentação de desembarque pelos agentes, uma cópia deste documento deverá ser disponibilizada no portão de acesso do porto. Tripulação, mesmo que fora de serviço, é proibida de transitar pelo porto a pé. Os tripulantes não estão autorizados a visitar outras áreas do complexo portuário. Reforça-se à tripulação o uso de equipamentos de proteção individual (capacete, bota, óculos e roupa reflexiva) caso seja necessário transitar dentro da área primária do porto.

Troca de tripulantes:

- A Troca de Tripulação será fornecida pelos agentes portuários seguindo regulamentos específicos emitidos pelas autoridades governamentais competentes (Alfândega e Imigração). Os detalhes do transportador contratado pelos armadores e as horas de terra da tripulação devem ser comunicados previamente à Segurança Portuária, geralmente pela Agência.

Instruções de segurança:

Aqui estão algumas informações importantes de segurança e procedimentos operacionais que se aplicam a todos os membros da tripulação durante a sua estadia em Itaquí:

I. Certificação do Código ISPS: O Porto de Itaquí é certificado pelo Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e opera no Nível de Segurança I.

II. EPI obrigatório: De acordo com as Regras de Segurança Portuária do Itaquí, o uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) é obrigatório para todos os tripulantes que trabalham ou caminham nas áreas operacionais primárias. Isso inclui coletes salva-vidas, botas de segurança, capacetes, camisas de manga comprida, coletes refletivos e óculos de segurança.

III. Requisito de colete salva-vidas: Um colete salva-vidas deve ser usado quando estiver a menos de 11,5 metros da parede do cais.

IV. Saída do Porto: Para sair do Porto pelo portão principal sem usar EPI, você pode usar um carro, que pode ser providenciado através de sua Agência Marítima.

V. Acesso à embarcação: A embarcação é responsável por garantir o acesso seguro ao navio usando passarelas e redes de segurança adequadas, ajustando-se às variações das marés.

VI. Operação do equipamento: O comandante deve alertar os tripulantes para não andarem sob o equipamento de carga ou descarga enquanto estiver em operação.

VII. Não conformidade: Qualquer tripulante que não cumpra essas regras será obrigado a retornar à embarcação.

- Crew shore leave

Before disembarking, all crew members must be fully cleared by Immigration Officers (or another Government Agency official, if requested). Release arrangements must be provided by the ship's agents. Once the clearance documentation has been completed by the agents, a copy of this document must be made available at the port's access gate. Crew, even if off duty, is prohibited from traveling through the port on foot. Crew members are not authorized to visit other areas of the port complex. The crew is encouraged to use personal protective equipment (helmet, boots, glasses and reflective clothing) if it is necessary to transit within the primary area of the port.

- Crew changes

The Crew Change will be provided by port agents following specific regulations issued by the competent government authorities (Customs and Immigration). The details of the carrier contracted by the shipowners and the crew's shore hours must be communicated in advance to Port Security, generally by the Agency.

- Safety instructions.

Here are some important safety information and operational procedures that apply to all crew members during your stay alongside:

I. ISPS Code Certification: The Port of Itaquí is certified by the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) and operates at Security Level I.

II. Mandatory PPE: According to Itaquí Port Safety Rules, the use of Personal Protective Equipment (PPE) is mandatory for all crew members working or walking in primary operational areas. This includes life jackets, safety boots, helmets, long-sleeve shirts, reflective vests, and safety glasses.

III. Life Jacket Requirement: A life jacket must be worn when within 2.5 meters of the quay wall.

IV. Exiting the Port: To exit the Port through the main gate without wearing PPE, you may use a car, which can be arranged through your Maritime Agency.

V. Vessel Access: The vessel is responsible for ensuring safe access to the ship by using proper gangways and safety nets, adjusting to tidal variations.

VI. Equipment Operation: The master must warn crew members not to walk under loading or unloading equipment while it is in operation.

VII. Non-Compliance: Any crew member who does not comply with these rules will be required to return to the vessel.

VIII. Relatório de incidentes: O pessoal portuário notificará o comandante da embarcação ou a agência marítima sobre quaisquer incidentes observados. Siga estas diretrizes para garantir a segurança de todo o pessoal.

IX. Todos os equipamentos de carga do navio (guindastes ou torres) devem posicionar a lança para o lado do mar;

X. A lança deve ser armazenada perpendicularmente às colunas e de modo a não interferir com o raio de oscilação das gruas laterais e/ou dos carregadores/descarregadores de navios;

XI. Antes de qualquer movimento de carga do navio abaixar ou cobrir, o pessoal do porto deve ser avisado em tempo hábil, principalmente durante a manutenção de rotina. Teste e montagem de equipamentos de elevação;

XII. O acesso à área de trabalho durante a operação de elevação e movimentação deve ser restrito aos envolvidos no trabalho manual;

XIII. Todos os equipamentos de carga devem estar equipados e funcionando com sinais de aviso (uns) e luminosos durante seus turnos;

XIV. O equipamento de içamento, quando não estiver em uso, deve ser desligado e fixado em posição que não cause risco aos trabalhadores e às operações dos guindastes terrestres e/ou carregadores de navios/descarregadores de navios;

XV. NÃO É PERMITIDO o uso de máquina de solda em navios atracados;

XVI. NÃO É PERMITIDO nenhum trabalho de manutenção no casco, como pintura, atrito e remoção de ferrugem ou incrustação marinha de todos os navios atracados;

XVII. Só são PERMITIDOS os trabalhos de pintura corretiva e obrigatória no nome do navio, porto de registro, marcas de calado e disco Plimsoll, mas o porto deve ser avisado imediatamente após a atracação do navio sobre todos os trabalhos;

XVIII. A embarcação deve tomar todas as providências necessárias para evitar derramamento de tinta no mar;

XIX. A autorização destes e de outros serviços deverá ser emitida pela Autoridade Portuária à Agência Marítima, após a sua solicitação.

XX. Em caso de DERRAMAMENTO/TRANBORDAMENTO DE COMBUSTÍVEL, a equipe do Porto deve ser imediatamente informada e o navio deve agir de acordo com seu próprio PLANO DE EMERGÊNCIA para PREVENÇÃO DE POLUIÇÃO POR ÓLEO. Após a chegada das autoridades locais e da equipe do PLANO LOCAL DE COMBATE À POLUIÇÃO AMBIENTAL causada, o navio agirá de acordo com as instruções da Autoridade Portuária. Todas as operações de combustível são de responsabilidade exclusiva do navio.

VIII. Incident Reporting: Port staff will notify the vessel's master or maritime agency about any observed incidents. Follow these guidelines to ensure the safety of all personnel.

IX. Ship's Loading Equipment: All ship's loading equipment (cranes or derricks) must position the boom seaward.

X. The boom must be stored perpendicularly to the columns and in a way that does not interfere with the swing radius of shore cranes and/or ship loaders/unloaders.

XI. Cargo Movement Notification: Before any cargo movement of the ship lowering or covering, the port personnel must be notified in a timely manner, especially during routine maintenance, testing and assembly of lifting equipment.

XII. Work Area Access: Access to the work area during lifting and moving operations should be restricted to those involved in the manual work.

XIII. Loading Equipment Signals: All loading equipment must be equipped and operating with warning signals (audio) and lights during their shifts.

XIV. Lifting Equipment: Lifting equipment, when not in use, must be turned off and secured in a position that does not cause risk to workers and the operations of shore cranes and/or ship loaders/unloaders.

XV. Welding Machines: The use of welding machines on berthed ships is NOT ALLOWED.

XVI. Maintenance Work on the Hull: No maintenance work on the hull, such as painting, abrasion, and removal of rust or marine fouling from all berthed ships is NOT ALLOWED.

XVII. Corrective and Mandatory Painting: Only corrective and mandatory painting work on the ship's name, port of registry, draft marks, and Plimsoll line is ALLOWED. The port must be notified immediately after the ship's docking about all work.

XVIII. Paint Spills: The vessel must take all necessary measures to prevent paint spills into the sea.

XIX. Authorization for Services: The authorization for these and other services must be issued by the Port Authority to the Maritime Agency, upon their request.

XX. Fuel Spill/Overflow: In case of FUEL SPILL/OVERFLOW, the Port team must be immediately informed and the ship must act according to its own EMERGENCY PLAN for OIL POLLUTION PREVENTION. After the arrival of local authorities and the LOCAL PLAN team to COMBAT ENVIRONMENTAL POLLUTION caused, the ship will act according to the Port Authority's instructions. All fuel operations are the sole responsibility of the ship.

XXI. A liberação, diretamente no mar, de efluentes resultantes da lavagem de gases (scrubbers) de circuito aberto ou híbrido, por embarcações atracadas no Porto de Itaquí, só será permitida nos casos em que a embarcação comprovar a adequação do efluente aos parâmetros exigidos pela legislação brasileira. Caso contrário, o efluente poderá ser removido e enviado por uma empresa devidamente qualificada para tal atividade.

XXII. NÃO É PERMITIDO tirar fotos em qualquer área do Porto, bem como caminhar fora da área do Porto;

XXIII. Existem instalações em terra disponíveis no Porto de Itaquí para receber resíduos oleosos, lixo sólido, descarte de rejeitos e lastro sujo/contaminado. Esses serviços devem ser contratados pela sua Agência Marítima e realizados por empresas autorizadas pela Autoridade Portuária de Itaquí;

XXIV. Água potável e fornecimento de provisões são fornecidos por empresas terceirizadas, devidamente autorizadas pela Autoridade Portuária e devem ser solicitados pela sua Agência Marítima;

XXV. Os comandantes são advertidos que o descarregamento de qualquer coisa que não seja lastro não contaminado estará sujeito a penalidades, conforme regulamentos da IMO/legislação brasileira. Não é PERMITIDO descarregar lastro sobre os cais do Porto;

XXVI. Para evitar danos aos equipamentos ao redor do navio e colisões entre os equipamentos de terra e do navio, caso seja necessário iniciar ou testar o motor principal durante as operações de carga/descarga, favor notificar previamente a equipe do Porto;

XXVII. No Porto de Itaquí, a remoção de quaisquer resíduos de carga/varreduras que permaneçam a bordo, devido à impossibilidade de descarga mecânica completa e não causados pela natureza da carga, bem como a limpeza dos porões, será responsabilidade do Vendedor/Proprietário.

Escada de acesso:

A escada do navio deve ser suficientemente larga para permitir um trânsito seguro numa direcção e deve dispor de uma rede de segurança em perfeitas condições. Uma parte lateral da rede deve ser fixada ao lado do navio e a outra, passando por baixo da escada e fixada aos corrimãos do lado da ponte.

A norma também exige:

1. Guarda-corpos de corda bem apertados
2. Suportes livres de distorção e todos no lugar
3. Rede de segurança posicionada entre a escada e o navio
4. Arranjos de içamento fora da altura do cabeçote
5. Passos livres de óleo
6. Nível inferior da plataforma
7. Arranjos de iluminação afetivamente
8. Base livre de obstruções
9. Boia salva-vidas com luz/linha disponível

Banheiro para estivadores

- Para cumprir a Lei nº 12.815/2013, recomenda-se que um banheiro de embarcação esteja disponível para os portuários e fiscais que trabalham a bordo de sua embarcação.

XXI. Effluent Release: The release, directly into the sea, of effluents resulting from open or hybrid circuit gas washing (scrubbers) by vessels moored at the Port of Itaquí, will only be permitted in cases where the vessel proves the suitability of the effluent to the parameters required by Brazilian legislation. Otherwise, the effluent may be removed and treated by a company duly qualified for such activity.

XXII. Photography and Movement: Taking pictures in any area of the Port, as well as walking outside the Port area, is NOT ALLOWED.

XXIII. Shore Facilities: There are shore facilities available at the Port of Itaquí to receive oily waste, solid garbage, refuse disposal, and dirty/contaminated ballast. These services must be hired by your Maritime Agency and carried out by companies authorized by the Itaquí Port Authority.

XXIV. Fresh Water and Provisions: Fresh water and provisions are supplied by third-party companies, duly authorized by the Port Authority and must be requested by your Maritime Agency.

XXV. Ballast Discharge: Masters are warned that discharging anything other than uncontaminated ballast will be subject to penalties, according to IMO/Brazilian regulations. Discharging ballast over the Port berths is NOT ALLOWED.

XXVI. Main Engine Testing: To avoid damage to equipment around the ship and collisions between shore and ship equipment, if necessary to start or test the main engine during loading/unloading operations, please notify the Port staff in advance.

XXVII. Cargo Residues/Sweepings: At the Port of Itaquí, the removal of any cargo residues/sweepings that remain on board, due to the impossibility of complete mechanical discharge and not caused by the nature of the cargo, as well as the cleaning of the holds, will be the Seller's/Owner's responsibility.

- Gangway

The vessel's ladder must be wide enough to allow safe transit in one direction, and must have a safety net in perfect condition. One side part of the net must be fixed to the side of the ship and the other, passing under the ladder and fixed to the handrails on the side of the bridge. The standard also requires:

- 1 - Tight rope guardrails
- 2 - Supports free from distortion and all in place
- 3 - Safety net positioned between the ladder and the ship
- 4 - Lifting arrangements outside head height
- 5 - Oil-free steps
- 6 - Lower platform level
- 7 - Affectively lighting arrangements
- 8 - Obstruction-free base
- 9 - Lifebuoy with light/line available

- Bathroom for Dockers

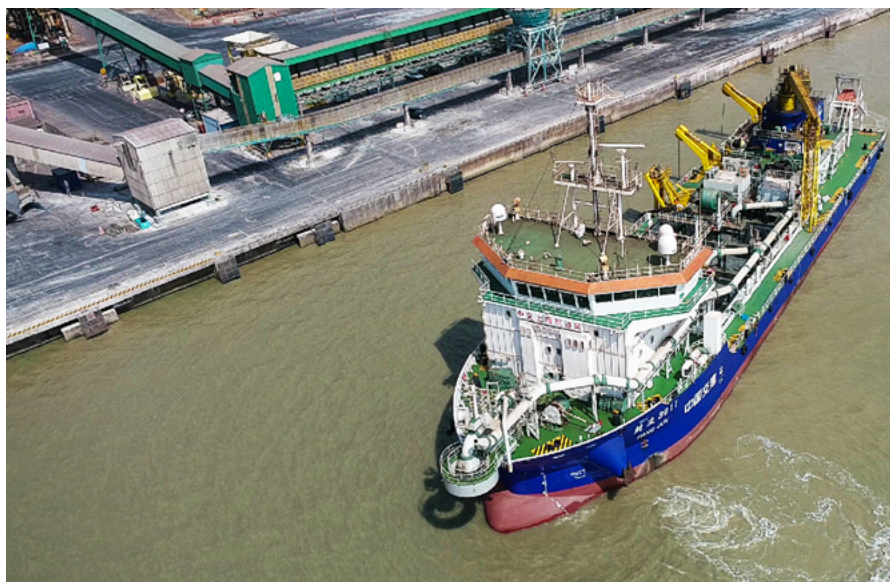
To comply with Brazilian Law No. 12.815/2013, it is recommended that a vessel bathroom be available to dockers and inspectors who work on board your vessel.

Batimetria

A EMAP/DOP/GEOPE/COACE possui um contrato com uma empresa credenciada pela Autoridade Marítima – DHN/CMR para realização de batimetria multifeixe classes Alfa e Bravo, para o acompanhamento das profundidades nos nossos berços, canal interno e bacia de manobra, além de batimetrias em outras áreas de interesse da EMAP, como acesso aos Terminais externos da Ponta da Espera e Cujupe, área de despejo, entre outras, quando for necessário.

Essas batimetrias classe Bravo são realizadas trimestralmente nos berços e semestralmente nas demais áreas citadas e a batimetria classe Alfa somente é realizada sob demanda. Essas batimetrias são utilizadas para controle das profundidades, sendo o input para as campanhas de dragagem de manutenção realizadas no porto.

Dragagem



A EMAP/DOP/GEOPE/COACE possui um contrato com empresa de dragagem para fazer a manutenção das profundidades dos nossos berços, canal e bacia de manobra. Essas campanhas de dragagem são feitas sob demanda, quando da verificação das profundidades após as batimetrias.

Geralmente são feitas três campanhas de dragagem de manutenção, sendo cada campanha de dois a três dias, perfazendo um volume total dragado em torno de 40.000 m³.

Para isso, é feito um planejamento entre a Gerencia de Operações – GEOPE e a Coordenação de Acesso Aquaviário – COACE junto a Gerencia de Logística – GELOG e a Coordenação de Programação – COPLA para que os berços a serem dragados possam ficar sem navios no período da faina. Também é feito um planejamento junto a Gerencia de Meio Ambiente – GEAMB e a Coordenação de Meio Ambiente – COAMB para o acompanhamento e inspeção ambiental da operação.



Bathymetry

EMAP/DOP/GEOPE/COACE has a contract with a company accredited by the Maritime Authority – DHN/CMR to carry out multibeam bathymetry class Alpha and Bravo, to monitor the depths in our berths, internal channel and maneuvering basin, in addition to bathymetry in other areas of interest to EMAP, such as access to the external terminals of Ponta da Espera and Cujupe, dumping area, among others, when necessary.

These Bravo class bathymetry are carried out quarterly in the berths and every six months in the other areas mentioned and the Alpha class bathymetry is only carried out on demand. These bathymetries are used to control depths, being the input for maintenance dredging campaigns carried out in the port.



Dredging

EMAP/DOP/GEOPE/COACE has a contract with a dredging company to maintain the depths of our berths, channel and maneuvering basin. These dredging campaigns are carried out on demand, when checking depths after bathymetry. Three maintenance dredging campaigns are generally carried out, each campaign lasting two to three days, resulting in a total dredged volume of around 40.000 m³.

To this end, planning is carried out between the Operations Management – GEOPE and the Waterway Access Coordination – COACE together with the Logistics Management – GELOG and the Programming Coordination – COPLA so that the berths to be dredged can be left without ships during the period of work. Planning is also carried out with the Environmental Management – GEAMB and the Environmental Coordination – COAMB for monitoring and environmental inspection of the operation.

Sinalização Náutica



Nautical Signage

Nautical signage for the Port of Itaqui and adjacent TUPs, Ponta da Madeira and Alumar, is made based on lighthouses and luminous buoys:

- Lighthouses: In the São Marcos bay area and surrounding areas, the following lighthouses are installed: Apeú, São João, Mangunça, Pirajuba, Pirarema, Alcântara, Ilha do Medo, Ponta da Areia, São Marcos, Araçagi and Santana.

- Light Buoys: The access channel, the turnin basin and the anchoring areas are demarcated by light buoys, six of which are equipped with a radar reflector. The Brazilian Navy publishes the characteristics of nautical signage in the Itaqui area in its list of Lighthouses – (DHN).

The Internal Channel is delimited by Buoys n° 1, n° 3 and Cardinal Norte Guarapirã, under the responsibility of the Waterway Access Coordination – COACE, which has a contract with a company accredited by the Maritime Authority – DHN/CAMR to carry out preventive maintenance and/or corrective and maintain the three BLE type buoys, two of which are red side buoys (BLE 1 and BLE 3) and one Cardinal Norte buoy (CN Guarapirã) with its Efficiency Index above 95% as determined by Maritime Authority standards.

A sinalização náutica para o porto de Itaqui e TUPs adjacentes, Ponta da Madeira e

Alumar, é feita com base em faróis e bóias luminosas:

- Faróis: Na área da baía de São Marcos e proximidades, estão instalados os seguintes faróis: Apeú, São João, Mangunça, Pirajuba, Pirarema, Alcântara, Ilha do Medo, Ponta da Areia, São Marcos, Araçagi e Santana.

- Bóias Luminosas: O canal de acesso, a bacia de evolução e as áreas de fundeio estão demarcados por bóias de luz, sendo seis equipadas com refletor radar. A Marinha do Brasil publica as características da sinalização náutica da área de Itaqui em sua lista de Faróis – (DHN). O Canal Interno é delimitado pelas Boias n° 1, n° 3 e Cardinal Norte Guarapirã, sob responsabilidade da Coordenação de Acesso Aquaviário – COACE, que possui um contrato com uma empresa credenciada junto a Autoridade Marítima – DHN/CMR para fazer a manutenção preventiva e/ou corretiva e manter as três boias tipo BLE, sendo duas boias laterais encarnadas (BLE 1 e BLE 3) e um boia Cardinal Norte (CN Guarapirã) com seu Índice de Eficácia acima de 95% conforme o que determina a norma da Autoridade Marítima.

Sinalização Náutica do itaqui

Item	Sinais Flutuantes	Nº de Ordem	Latitude	Longitude
1	Boia de Luz Especial n° 1 (BLE 1)	676	02°34',65" S	044°22'28"W
2	Boia de Luz Especial n° 3 (BLE 3)	680	02°34',88" S	044°22'26"W
3	Boia de luz Especial Cardinal Norte Guarapirã (CN Guarapirã)	672	02°34',49" S	044°22'50"W

Dados Oceanográficos

A EMAP/DOP/GEOPE/COACE possui um contrato com empresa especializada no fornecimento de dados oceanográficos para auxiliar navios, práticos e outras empresas, como Operadores portuários, embarcadores e empresas de batimetria e dragagem. Esses dados são fornecidos ininterruptamente, "on line", em tempo real e podem ser recuperados caso haja necessidade e/ou solicitação de clientes e demais interessados.

Esses dados são:

1. Correntes – Direção e velocidade das correntes, em três distâncias verticais ao berço, através de dois ADCPs instalados no berço 100 e no berço 108;
1. Vento – Direção e intensidade dos ventos, inclusive rajadas, através de anemômetro instalado no berço 106.
1. Marés – Altura prevista e medida, horário das PM e BM, através de marégrafo de radar instalado no berço 106;



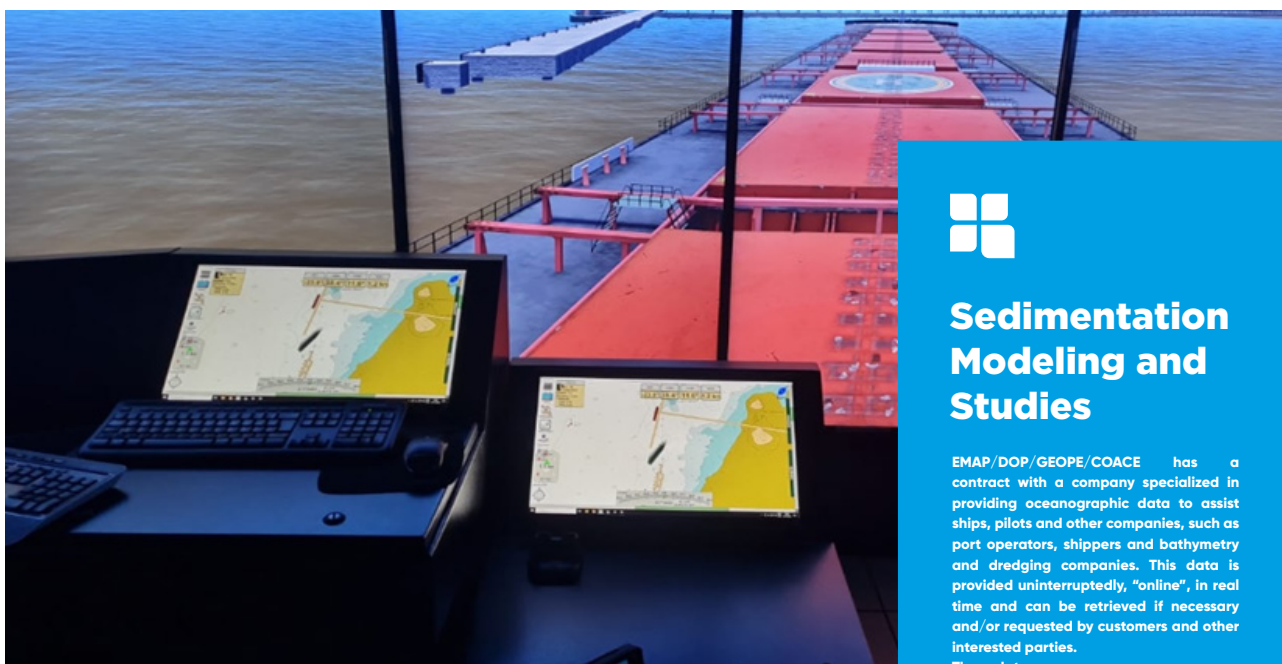
Oceanographic Data

EMAP/DOP/GEOPE/COACE has a contract with a company specialized in providing oceanographic data to assist ships, pilots and other companies, such as port operators, shippers and bathymetry and dredging companies. This data is provided uninterruptedly, "online", in real time and can be retrieved if necessary and/or requested by customers and other interested parties.

These data are:

- 1 – Currents – Direction and speed of the currents, at three vertical distances from the berth, through two ADCPs installed in berth 100 and in berth 108;
- 2 – Wind – Direction and intensity of winds, including gusts, using an anemometer installed in berth 106.
- 3 – Tides – Predicted and measured height, PM and BM times, using a radar tide gauge installed in berth 106;

Modelagem e Estudos de Sedimentação



Sedimentation Modeling and Studies

EMAP/DOP/GEOPE/COACE has a contract with a company specialized in providing oceanographic data to assist ships, pilots and other companies, such as port operators, shippers and bathymetry and dredging companies. This data is provided uninterruptedly, "online", in real time and can be retrieved if necessary and/or requested by customers and other interested parties.

These data are:

- 1 – Currents – Direction and speed of the currents, at three vertical distances from the berth, through two ADCPs installed in berth 100 and in berth 108;
- 2 – Wind – Direction and intensity of winds, including gusts, using an anemometer installed in berth 106.
- 3 – Tides – Predicted and measured height, PM and BM times, using a radar tide gauge installed in berth 106;

A EMAP/DOP/GEOPE/COACE possui um contrato com o Tanque de Prova Numérico – TPN da Universidade de São Paulo – USP para estudos de modelagem numérica hidrodinâmica de alta resolução, simulações de manobras virtual, em tempo real, com uso de simulador "Full mission" ensaio de amarração dos navios de diversos tipos, nos diversos berços além de estudos de movimentação de sedimento nas áreas do porto e demais áreas de interesse da EMAP.

Acordos de Cooperação Técnica

A EMAP/DOP/GEOPE/COACE tem três Acordos de Cooperação Técnica, sem custos para a EMAP, com empresas que prestam serviços de interesse da Operação e Acesso Aquaviário.

Essas empresas fornecem:

- Gerenciamento de impactos causados por condições de mar e tempo, com previsão de chuva e ventos com antecedência afim de orientar as operações;
- Plataforma de monitoramento de embarcações através de AIS instalado para verificação do tráfego dos navios em nossa área de influência, bem, como acompanhamento em tempo real de navios manobrando no porto do Itaqui e demais TUPs, entre outras fainas;
- Avaliação de risco dos navios que se destinam ao porto do Itaqui, auxiliando na tomada de decisão sobre o aceite dos mesmos, sendo essa avaliação de risco feita de forma automática de forma a dar visibilidade ao porto sobre os riscos dos navios que estão acessando suas águas, podendo assim tomar medidas preventivas.

Desde 2018 o Porto do Itaqui integra o seleto grupo de portos públicos do Brasil que possuem a certificação ISO 14001:2015, que atesta a excelência da gestão ambiental de uma empresa.

A norma ISO 14001 é uma ferramenta de gestão criada para auxiliar empresas ou organizações a identificar e gerenciar seus riscos ambientais como parte de suas práticas usuais, por meio de um ciclo de melhoria contínua denominado Plan-Do-Check-Act (PDCA), que traduzido para o português significa Planejar, Executar, Verificar e Agir. Desta forma, quando uma empresa adequa seu sistema de gestão ambiental à norma ISO 14001, ela se compromete com a prevenção da poluição e com a execução de melhorias contínuas como parte do ciclo normal da sua gestão empresarial.

Com a implantação do Sistema de Gestão Ambiental do Porto do Itaqui, a EMAP colocou a sustentabilidade ambiental no núcleo de todas as suas atividades. A responsabilidade socioambiental passou a ser entendida, planejada e executada como política integrante da empresa e alinhada com os seus objetivos gerais, tendo como ponto de partida os impactos de suas decisões e atividades para a sociedade e o meio ambiente.

Entre os programas de monitoramento e controle ambiental administrados pela gestão ambiental do Porto do Itaqui estão: monitoramento da qualidade do ar, de ruídos, de efluentes líquidos, de recursos hídricos e sedimentos, biota aquática, de dispersão da pluma de sedimentos, de atividade de dragagem, de atividade de batimetria e da hidrodinâmica da região portuária e de espécies exóticas/invasoras.



Technical Cooperation Agreements

EMAP/DOP/GEOPE/COACE has three Technical Cooperation Agreements, at no cost to EMAP, with companies that provide services of interest to Waterway Operation and Access.

These companies provide:

- Management of impacts caused by sea and weather conditions, with forecasts of rain and winds in advance to guide operations;
- Vessel monitoring platform through AIS installed to check ship traffic in our area of influence, as well as real-time monitoring of ships maneuvering in the Port of Itaqui and other TUPs, among other tasks;
- Risk assessment of ships destined for the port of Itaqui, assisting in decision-making on their acceptance, with this risk assessment being carried out automatically in order to give the port visibility on the risks of ships that are accessing its ports waters, thus being able to take preventive measures.

Environmental management

Since 2018, Port of Itaqui has been part of the select group of public ports in Brazil that have ISO 14001:2015 certification, which attests to the excellence of a company's environmental management.

The ISO 14001 standard is a management tool created to help companies or organizations identify and manage their environmental risks as part of their usual practices, through a continuous improvement cycle called Plan-Do-Check-Act (PDCA). In this way, when a company adapts its environmental management system to the ISO 14001 standard, it commits to preventing pollution and carrying out continuous improvements as part of the normal cycle of its business management.

With the implementation of the Port of Itaqui Environmental Management System, EMAP placed environmental sustainability at the core of all its activities. Socio-environmental responsibility began to be understood, planned and executed as an integral policy of the company and aligned with its general objectives, taking as a starting point the impacts of its decisions and activities on society and the environment.

Among the environmental monitoring and control programs administered by the environmental management of the Port of Itaqui are: monitoring of air quality, noise, liquid effluents, water resources and sediments, aquatic biota, sediment plume dispersion, dredging, bathymetry activity and hydrodynamics of the port region and exotic/invasive species.

Plano De Área Do Complexo Portuário Do Itaqui – PACPI

Documentos de referência:

https://www.portodoitaqui.com/_files/arquivos/PLANO-DE-AREA-COMPLEXO-PORTUARIO-DO-ITAQUI-PACPI.pdf

O Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui (PA-CPI), que estabelece mecanismos de ação conjunta para ampliação e facilitação da capacidade de resposta a serem implementados em caso de incidentes de poluição por óleo no mar de origem conhecida, que extrapolem a capacidade de resposta dos Planos de Emergência Individuais (PEI) das empresas signatárias do PA-CPI e orienta ações necessárias de origem desconhecida. O Plano de Área abrange as áreas do Terminal da Alumar, Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, Porto Grande, Ponta da Espera, Cujupe, e Porto do Itaqui, localizados no Maranhão

Objetivos do PA-CPI são:

- Integrar os Planos de Emergências Individuais (PEIs) das empresas participantes do PA-CPI sujeitas a incidentes de poluição por óleo em águas estuarinas ou marítimas;
- Identificar cenários acidentais que requeiram o acionamento do PA-CPI, apresentando procedimentos para um gerenciamento de incidentes eficaz;
- Apresentar o inventário de recursos disponíveis para resposta a incidentes em atenção aos dados apresentados nos PEIs das empresas participantes do PA-CPI;
- Apresentar procedimentos e mecanismos para a ação conjunta das empresas na área de abrangência do Complexo Portuário do Itaqui em caso de acionamento do PA-CPI;
- Apresentar procedimentos de mitigação de impactos ambientais e eventuais danos aos patrimônios público e privado, se expostos a incidentes de poluição por óleo na Área de abrangência do PA-CPI; Plano de Área Complexo Portuário do Itaqui-PA-CPI Rev. 03 Janeiro/2022.

Serviços

O Porto do Itaqui conta com uma gama de empresas prestadoras de serviços cadastradas à disposição das embarcações que utilizam suas instalações ou área de fundeio. A relação de todas as empresas credenciadas e dados par contato estão disponíveis em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/empresas-credenciadas>.



Area Plan Of The Itaqui Port Complex (PACPI)

Reference documents:

https://www.portodoitaqui.com/_files/arquivos/PLANO-DE-AREA-COMPLEXO-PORTUARIO-DO-ITAQUI-PACPI.pdf

The Itaqui Port Complex Area Plan (PACPI), which establishes joint action mechanisms to expand and facilitate the response capacity to be implemented in the event of oil pollution incidents at sea of known origin, which exceed capacity response of the Individual Emergency Plans (PEI) of the PACPI signatory companies and guides necessary actions of unknown origin. The Area Plan covers the areas of the Alumar Terminal, Ponta da Madeira Maritime Terminal, Porto Grande, Ponta da Espera, Cujupe, and Port of Itaqui, located in Maranhão.

The objectives of the PACPI are:

- Integrate the Individual Emergency Plans (PEIs) of companies participating in the PACPI subject to incidents of oil pollution in estuarine or maritime waters;
- Identify accidental scenarios that require the activation of the PACPI, presenting procedures for effective incident management;
- Present the inventory of resources available for incident response, taking into account the data presented in the PEIs of companies participating in the PACPI;
- Present procedures and mechanisms for joint action by companies in the area covered by the Itaqui Port Complex in the event of activation of the PACPI;
- Present procedures for mitigating environmental impacts and possible damage to public and private property, if exposed to incidents of oil pollution in the PACPI coverage area;

Itaqui Port Complex Area Plan-PA-CPI
Rev. 03 January/2022



Services

The Port of Itaqui has a range of registered service providers available to vessels that use its facilities or anchoring area. The list of all accredited companies and contact details are available at: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/empresas-credenciadas>.

Para facilidade na busca, foram estabelecidos filtros de pesquisa para tipos específicos de serviço:

To facilitate the search, search filters were established for specific types of service:

Buscar Empresas Credenciadas no Porto do Itaquí

Buscar pelo nome da empresa ou atividade...

Outras Empresas
Agência Marítima
Empresas Rebocadores ou Apoio Marítimo
Empresas Terceirizadas
Retirada de Resíduos da Área Primária
Transportes de produtos químicos para limpeza/lavagem de porão de navios
Empresas classificadoras controladoras, inspetoras, de arqueação e coleta de amostras
Fumigação e/ou Dedetização
Fornecimento de Uso de Bordo
Arrendatários /Cessionários ou Contratadas EMAP
Serviços de Amarração, Desamarração e Shifting de navios
Transportadoras
Operação Portuária
Banheiros Químicos
Retirada de Resíduos Perigosos (Bordo e/ou Área primária)
Retirada de Resíduos de Bordo (Demais Resíduos)
Abastecimento de Combustível Via caminhão
Abastecimento de Água Potável Via Caminhão
Abastecimento de Água Potável Via Contrabordo
Abastecimento de combustível via tôneis/ Fornecimento de lubrificantes via tonéis
Manejo de Fauna de Animais Domésticos e Silvestres

Ressalta-se que apenas as empresas credenciadas pela Autoridade Portuária estão autorizadas a prestar serviços no Porto do Itaqui, em conformidade com as normas e procedimentos vigentes.



It should be noted that only companies accredited by the Port Authority are authorized to provide services at the Port of Itaqui, in compliance with current standards and procedures.

Os serviços mencionados compreendem diversas áreas de atuação no apoio às embarcações e às operações portuárias, conforme exemplificado e detalhado a seguir:

i. Praticagem:

- O Porto do Itaqui possui 4 praticagens estabelecidas para lidar com todas as manobras na Baía de São Marcos. Links de contato:

<http://apem-ma.com.br/index.php?module=contact>

<https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/praticagem>

ii. Rebocadores e apoio marítimo:

- No link <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/empresas-credenciadas>, através do filtro "Empresas de rebocadores ou de apoio marítimo" é possível encontrar os contactos das empresas de apoio marítimo credenciadas junto da EMAP para a disponibilização de rebocadores e embarcações de apoio à realização de manobras.

iii. Amarração:

- O Porto do Itaqui conta atualmente com 7 empresas de atracação credenciadas capazes de realizar atividades de atracação em manobras de atracação, desatracação, shifting, bem como inspeção e monitoramento das condições de atracação, atividade de grande valia, levando em consideração a alta variação da maré existente no Porto do Itaqui. Podem ser consultados em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/empresas-credenciadas> consultando o item "Serviços de amarração, desamarração e deslocamento para navios".

i. Pilotage

The Port of Itaqui has 4 pilotages established to handle all maneuvers in São Marcos Bay. Contact links:

<http://apem-ma.com.br/index.php?module=contact>

<https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/praticagem>

ii. Tugs and maritime support At the link <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/empresas-credenciadas>, through the filter "Tugboat or Maritime Support companies" it is possible to find the contact details of maritime support companies accredited with to EMAP for the provision of tugboats and support vessels to carry out maneuvers.

iii. Mooring

The Port of Itaqui currently has 7 accredited mooring companies capable of carrying out mooring activities in berthing, unberthing, shifting maneuvers, as well as inspection and monitoring of mooring conditions, an activity of great value, taking into account the high variation in existing tide in the Port of Itaqui. They can be found at: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/empresas-credenciadas> by consulting the item "Mooring, unmooring and shifting services for ships"

iv. **Abastecimento de Caminhões:**

- As operadoras portuárias Transpetro e Granel Química oferecem serviços de bunker para navios, que podem ser realizados durante toda a estadia do navio. Os contactos para mais informações podem ser confirmados em:

- **Transpetro:**

Local na rede Internet:

<https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios/sao-luis-ma.htm>;

Telefone de contato:

[+55 \(98\) 3217-6550](tel:+55(98)3217-6550)

- **Produto Químico A Granel:**

Local na rede Internet:

<https://odfjellterminalssouthamerica.com/southamerica-pt.html>

Telefone de contato:

[+55 \(98\) 3213-3650](tel:+55(98)3213-3650)

Há também um registro de empresas registradas para fornecer embarcações via caminhão, selecionando o filtro "Abastecimento de Combustível via Caminhão" na lista de empresas registradas mencionadas no site mencionado.

Nos casos de abastecimento via caminhão, se o navio estiver atracado para movimentar graneis líquidos, devido a procedimentos de segurança, a atividade é alinhada com o operador portuário responsável antes da autorização.

O abastecimento de água potável no porto de Itaqui pode ser realizado a bordo (via navio de apoio) ou por via terrestre via caminhão.

Dados de uma empresa especificamente registada para esta modalidade de contra-transbordo (via marítima):

- **Serviços Portuários Da Servi Porto**

Telefone(s):

[\(98\) 8461-7505](tel:(98)8461-7505)

E-mail(s):

h2o@serviporto.com.br

Para abastecimento de água por via terrestre (utilização de camiã), dispomos de:

- **Transágua**

Telefone(s):

[\(98\) 3245-0710](tel:(98)3245-0710)

Email(s):

meioambiente@grupotransagua.com.br

- **Qualiagua**

Telefone(s):

[\(98\) 8741-4064](tel:(98)8741-4064)

E-mail(s):

qualiaguaslz@hotmail.com

iv. Bunkering and supply via truck
Port operators Transpetro and Granel Química offer bunker services for ships, which can be carried out throughout the ship's stay. Contacts for further details can be confirmed at:

Transpetro:

Website:

<https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios/sao-luis-ma.htm>;

Telefone de contato Transpetro:

Telefone(s):

[+55 \(98\) 3217-6550](tel:+55(98)3217-6550)

Granel Química:

Website:

<https://odfjellterminalssouthamerica.com/southamerica-pt.html>

Telefone de contato:

[+55 \(98\) 3213-3650](tel:+55(98)3213-3650)

There is also a record of companies registered to supply vessels via truck by selecting the "Fuel Supply via Truck" filter in the list of registered companies mentioned on the aforementioned website.

In cases of supply via truck, if the ship is docked to move liquid bulk, due to safety procedures, the activity is aligned with the responsible port operator before authorization.

Drinking water supplies at the port of Itaqui can be carried out via shipboard (via support vessel) or overland via truck.

Details of a company specifically registered for this contra-shipment modality (sea route):

SERVI PORTO PORT SERVICES

Telefone(s):

[\(98\) 8461-7505](tel:(98)8461-7505)

Email(s):

h2o@serviporto.com.br

For water supply by land (use of truck), we have:

Transágua

Telefone(s):

[\(98\) 3245-0710](tel:(98)3245-0710)

Email(s):

meioambiente@grupotransagua.com.br

Qualiagua

Telefone(s):

[\(98\) 8741-4064](tel:(98)8741-4064)

Email(s):

qualiaguaslz@hotmail.com

v. Fornecimento de insumos

- O fornecimento de materiais e consumíveis a bordo inclui cerca de 37 empresas credenciadas para realizar este tipo de atividade, comumente realizada via escada de acesso da embarcação ou via guindaste, quando o cenário operacional permite que o abastecimento seja realizado dessa forma. O Porto do Itaquí possui um fluxo de controle de suprimentos e demais atividades por meio da integração entre a Segurança Portuária e o Centro de Controle de Operações, a fim de garantir harmonia entre a execução dos serviços e o fluxo de veículos, pessoas e equipamentos durante as operações de movimentação de cargas.

Tal controle engloba suprimentos e atividades realizadas em embarcações atracadas no Porto do Itaquí, mas também em relação a abastecimentos que utilizam instalações portuárias como apoio ao transporte de materiais e insumos para a realização de serviços em navios ancorados, de acordo com a legislação aduaneira brasileira vigente.

vi. Retirada de resíduos

- Atualmente, 4 empresas realizam a remoção de resíduos de navios, incluindo resíduos sólidos e oleosos.

Ressaltamos que as atividades de remoção de resíduos realizadas pelas empresas são devidamente processadas e focadas no controle e destinação correta dos resíduos manuseados. Portanto, o acondicionamento de resíduos, mesmo que embalados, não é permitido nas docas e estradas do porto, e também é proibido que os resíduos sejam lançados do navio para o cais, devendo ser transportados por escada de acesso ou guindaste.

Especificamente no berço 108, atualmente existem restrições de espaço para a realização da remoção de resíduos oleosos devido à configuração do berço que dificulta o trânsito de veículos utilizados neste tipo de atividade. Esta restrição não se aplica à remoção de resíduos sólidos.

vii. Reparos

- Os serviços de reparo e manutenção abrangem demandas específicas, como serviços de usinagem, tornearia e solda; Manutenção e reparos de embarcações e estruturas flutuantes, manutenção mecânica, eletrônica e elétrica em navios, inspeção técnica e manutenção de equipamentos de prevenção e combate a incêndio e salvatagem que compõem o plano de segurança do navio.

viii. Outros serviços

- Dentre os demais serviços disponibilizados por empresas credenciadas junto ao porto do Itaquí podemos citar Abastecimento de combustível via tonéis, fornecimento de lubrificantes via tonéis, atividades de fumigação, dedetização, Inspeção através de cães farejadores, limpeza de porões, transporte para tripulantes (taxi), locação e manutenção de sistema de rádios de comunicação, fornecimento de materiais e equipamentos de segurança individual (EPI), aluguel de rampa de acesso, telecomunicações, atendimento a emergências ambientais, etc.

v. Shiphandler

The supply of materials and consumables on board includes around 37 companies accredited to carry out this type of activity, commonly carried out via the vessel's access ladder or via crane, when the operational scenario allows the supply to be carried out in this way. The Port of Itaquí has a control flow for supplies and other activities through integration between Port Security and the Operation Control Center, in order to guarantee harmony between the execution of services and the flow of vehicles, people and equipment during cargo movement operations.

Such control encompasses supplies and activities carried out on vessels docked at the Port of Itaquí, but also in relation to supplies that use port facilities as support for transporting materials and inputs to perform services on anchored ships, in accordance with current Brazilian customs legislation.

vi. Waste collection

Currently, 4 companies carry out the removal of waste from ships, including both solid and oily waste.

We emphasize that the waste removal activities carried out by companies are properly processed and focused on controlling and correctly disposing of the waste handled. Therefore, the packaging of waste, even if packaged, is not permitted on the port's docks and roads, and it is also prohibited for waste to be thrown from the ship to the dock, and it must be transported via access ladder or crane.

Specifically in berth 108, there are currently space restrictions for carrying out oily waste removal due to the configuration of the berth which makes the transit of vehicles used in this type of activity difficult. This restriction does not apply to the removal of solid waste.

vii. Repair

Repair and maintenance services encompass specific demands such as machining, turning and welding services; maintenance and repairs of vessels and floating structures, mechanical, electronic and electrical maintenance on ships, technical inspection and maintenance of fire prevention and fighting and salvage equipment that make up the ship safety plan.

viii. Other services

Among the other services provided by companies accredited by the port of Itaquí, we can mention fuel supply via barrels, supply of lubricants via barrels, fumigation activities, pest control, inspection using sniffer dogs, cleaning of holds, transportation for crew members (taxi), rental and maintenance of radio communication systems, supply of materials and personal safety equipment (PPE), rental of access ramps, telecommunications, response to environmental emergencies, etc.

ix. Agências marítimas

- A atividade de agenciamento de embarcações no porto de Itaqui também inclui credenciamento junto à Autoridade Portuária. Assim, através do filtro “agência marítima” na lista de empresas credenciadas, é possível ter acesso aos dados de contato de todas as agências credenciadas.

As agências desempenham um papel importante como intermediárias entre a embarcação e a autoridade portuária e outros atores nas operações portuárias.

Especificamente, realizam:

- Agendamento de serviços de praticagem e utilização de rebocadores durante manobras e ancoragem de embarcações;
- Solicitar autorização para realizar atividades como imobilização de motores para manutenção e outras manutenções gerais, atividades de pintura de casco, teste de lançamento de uma baleeira salva-vidas (baleeira), etc.;
- Solicitar autorização aos prestadores de serviços próximos ao navio atracado ou fundeado, como suprimentos embarcados, remoção de resíduos e/ou outros serviços já mencionados neste documento. Essas atividades só podem ser autorizadas mediante solicitação da agência;
- Fazer solicitações de acesso e/ou saída de tripulantes do Porto de Itaqui junto às autoridades locais e ao setor de guarda portuária;
- Participar na elaboração do plano pré-operacional para cada viagem de cada navio, oportunidade em que possam ser ratificadas e prestadas informações essenciais para a estadia do navio e a operação a realizar, bem como possam ser efetuadas solicitações em nome da embarcação à autoridade portuária.

Operações

O Porto do Itaqui tem vocação para movimentação de graneis sólidos e líquidos. Historicamente, as cadeias que concentram grande parte do volume de cargas movimentadas pelo porto público do Maranhão são o escoamento de grãos – principalmente a exportação de soja e milho – e a recepção de produtos petrolíferos – importação de diesel e gasolina e de fertilizantes.

Em 2022, o Porto do Itaqui movimentou o maior volume de cargas de sua história. De janeiro a dezembro, foram exportadas 33,610 milhões de toneladas de cargas, com destaque para os graneis sólidos, com 23 milhões de toneladas movimentadas, o que representa uma alta 19% em relação ao ano anterior.

Dentre os indicadores disponíveis, através do link <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/operacoes-portuarias/painel-de-carga> é possível acompanhamento da movimentação atualizada de carga do Porto do Itaqui, bem como consulta a dados de movimentação desde 2019, contando com detalhes referentes ao tipo de carga movi movimentada e o referido volume, além do histórico de atracações dos navios até o momento.

ix. Shipping agencies

The vessel agency activity at the port of Itaqui also includes accreditation with the Port Authority. Thus, through the “maritime agency” filter in the list of accredited companies, it is possible to have access to the contact details of all accredited agencies.

Agencies play an important role as intermediaries between the vessel and the port authority and other players in port operations.

Specifically, it carries out:

- Scheduling pilotage services and use of tugboats during vessel maneuvers and anchoring;
- Request authorization to carry out activities such as engine immobilization for maintenance and other general maintenance, hull painting activities, test launching of a lifeboat (lifeboat), etc.;
- Request authorization to service providers next to the moored or anchored ship, such as onboard supplies, waste removal, and/or other services already mentioned in this document. These activities may only be authorized upon request from the agency;
- Make requests for access and/or departure of crew members from the Port of Itaqui with local authorities and the port guard sector;
- Participate in the preparation of the pre-operational plan for each trip of each ship, an opportunity in which essential information for the ship's stay and the operation to be carried out can be ratified and provided, as well as requests can be made on behalf of the vessel to the port authority.



Operations

The Port of Itaqui is designed to handle solid and liquid bulk. Historically, the chains that concentrate a large part of the volume of cargo handled by the public port of Maranhão are the flow of grains – mainly the export of soybeans and corn – and the reception of petroleum products – imports of diesel and gasoline and fertilizers.

In 2022, the Port of Itaqui handled the largest volume of cargo in its history. From January to December, 33.610 million tons of cargo were exported, with emphasis on solid bulk, with 23 million tons handled, which represents an increase of 19% compared to the previous year.

Among the available indicators, through the link <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/operacoes-portuarias/painel-de-carga> it is possible to monitor the updated movement of cargo at the Port of Itaqui, as well as consult the movement data since 2019, with details regarding the type of cargo handled and the volume in question, in addition to the history of ships' docking to date.

Operadores



Operators

The list of duly accredited port operators can be found at the link <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/operadores> and covers the entire range of operators capable of carrying out solid bulk movement (mechanized or not), liquids and general cargo, with its operations duly supervised by the Port Authority so that regulatory standards of productivity, safety, efficiency and environmental protection are met.

A relação de operadores portuários devidamente credenciados pode ser encontrada no link <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria/operadores> e abrange toda gama de operadores aptos a realizar movimentação de grãos sólidos (mecanizados ou não), líquidos e carga geral, tendo sua atuação devidamente fiscalizada pela Autoridade Portuária para que os padrões normativos de produtividade, segurança, eficiência e proteção ao meio ambiente sejam cumpridos.

Trabalhadores portuários



Port workers

As a rule, the execution of the activities of stevedoring, cargo handling, cargo inspection, cargo repair, block management and vessel surveillance activities in the port of Itaqui is carried out by port workers with an employment contract for an indefinite period and by casual port workers, governed by a labor management body and who work in rotating shifts every 6 hours.

It should be noted that for the regular execution of the activities mentioned by port workers in a safe manner, the vessel must offer minimum structural conditions that include good access conditions to the vessel, crane cabins with good seating conditions, ventilation and equipment in good working order.

Como regra, a execução das atividades de estivagem, manuseio de carga, inspeção de carga, reparo de carga, gestão de blocos e vigilância de embarcações no porto de Itaqui é realizada por trabalhadores portuários com contrato de trabalho por tempo indeterminado e por trabalhadores portuários eventuais, regidos por um órgão de gestão de mão de obra e que trabalham em turnos rotativos de 6 horas. Deve-se notar que, para a execução regular das atividades mencionadas pelos trabalhadores portuários de maneira segura, a embarcação deve oferecer condições estruturais mínimas que incluam boas condições de acesso à embarcação, cabines de guindastes com boas condições de assento, ventilação e equipamentos em bom estado de funcionamento.

Nomeação e Aceite de Navios

O Porto do Itaqui realiza o aceite de navios a partir do cumprimento de critérios expressos em norma de atracação emitida em 2023. Assim, são exigidos dados como Nome do navio, LOA, DWT, Calados de entrada e saída, aéreo, ano de construção, porto de procedência, porto subsequente, entre outras informações. Cumpre ressaltar que as embarcações que tenham idade igual ou superior a 18 (dezoito) anos estão sujeitos a vistoria prévia e apresentação de documentação específica, nos termos do Capítulo III da norma que pode ser consultada no link abaixo:

https://www.portodoitaqui.com/_files/arquivos/norma-de-atracacao-revisao-2023.pdf

Ordem de atracação

O Porto do Itaqui estabeleceu a ordem de atracação de navios desta forma:

- I. Imediato;
- II. Preferencial; e
- III. Sequencial (FCFS).

Nestes termos, considera-se a modalidade de atracação imediata aplicada a navios da Marinha, nacionais ou estrangeiros, conforme solicitado pela Capitania dos Portos do Estado do Maranhão, e a navios de turismo comercial, com ou sem carga a movimentar, e que transportem passageiros.

No modo de encaixe preferencial, a ordem de encaixe é com:

- I. Navios com escalas regulares definidas em Portaria EMAP;
- II. Por determinação do contrato de locação;
- III. Navios que utilizarão equipamentos especiais de doca;
- IV. Navios que tenham desatracado por motivo de imprevisto, força maior ou a pedido da Autoridade Portuária e
- V. Em caso de interesse público, desde que devidamente justificado e aprovado.

Se os critérios de atracação preferencial ou imediata mencionados acima não se aplicarem, a ordem de atracação está em conformidade com a sequência de data e hora do NOR (Aviso de prontidão) do navio. Neste caso, para conceder a Ordem de Atracação, é necessária a prontidão do navio (NOR), operador portuário, terminais e prontidão documental que será fornecida pela agência. Após todos esses preparativos, a Autoridade Portuária ratifica que o navio está autorizado a operar no Porto de Itaqui.



Appointment and Acceptance of Ships

The Port of Itaqui accepts ships based on compliance with criteria expressed in a berthing standard issued in 2023. Therefore, data such as Ship's name, LOA, DWT, Entry and exit drafts, air, year of construction, port of origin, subsequent port, among other information. It should be noted that vessels aged 18 (eighteen) years or over are subject to prior inspection and presentation of specific documentation, in accordance with Chapter III of the standard, which can be consulted at the link below:

https://www.portodoitaqui.com/_files/arquivos/norma-de-atracacao-revisao-2023.pdf



Docking order

The Port of Itaqui has established the order for docking vessels in the following order:

- I) Immediate;
- II) Preferential; and,
- III) Sequential (FCFS).

In these terms, the immediate berthing modality is considered applied to Navy ships, national or foreign, as requested by the Port Authority of the State of Maranhão, and to commercial tourism ships, with or without cargo to be moved, and which carry passengers.

In the preferential docking mode, the docking order is with:

- I - Ships with regular calls defined in EMAP Ordinance;
- II - By determination of the lease contract;
- III - Ships that will use special dock equipment;
- IV - Ships that have undocked due to unforeseen circumstances, force majeure or at the request of the Port Authority and
- V - In case of public interest, as long as it is duly justified and approved.

If the preferential or immediate docking criteria mentioned above do not apply, the docking order complies with the date and time sequence of the ship's NOR (Notice of readiness). In this case, to grant the Berthing Order, the readiness of the ship (NOR), port operator, terminals and documentary readiness that will be provided by the agency is required. After all these preparations, the Port Authority ratifies that the ship is authorized to operate in the Port of Itaqui.

Contatos telefônicos

Isa Mary Mendonça

Presidente

55 98 3216 6000

Hibernon Marinho

Diretor de Operações

55 98 3216 6004

Adauto Serpa

Gerente de Operações

55 98 3216 6055

José Marão Neto

Gestor de PFSO

55 98 3216 6077

Jackline Gama

Gerente de HS

55 98 3216 6025

Luane Lemos

Gerente Meio Ambiente

55 98 3216 6057

PFSO

Turnos 24 x 7

55 98 984530399

Coordenador de Operações

Turnos 24 x 7

55 98 98457 0122

Sala de Controle de Operações

Turno 24 x 7

55 98 3216 6032

Número de emergência

55 98 3231 7444

Números de emergência

55 98 98454 9662

Isa Mary Mendonça

President

55 98 3216 6000

Hibernon Marinho

Operations Director

55 98 3216 6004

Adauto Serpa

Operations Manager

55 98 3216 6055

José Marão Neto

PFSO Manager

55 98 3216 6077

Jackline Gama

HS Manager

55 98 3216 6025

Luane Lemos

Environment Manager

55 98 3216 6057

PFSO

24 x 7 Shifts

55 98 984530399

Operations Coordinator

24 x 7 Shifts

55 98 98457 0122

Operations Control Room

24 x 7 Shifts

55 98 3216 6032

Emergency Number

55 98 3231 7444

Emergency Numbers

55 98 98454 9662