

PÍER PRIVATIVO – AGEO 1
MANUAL DE INFORMAÇÕES

PRIVATE PIER – AGEO 1
INFORMATION MANUAL

Revisão 2 – Setembro/ 2015

Review 2 – September/ 2015



Controle de Alteração

Change control

Revisão	Alteração	Data de Alteração
00	Criação	25/08/2007
01	Revisão do Item 3	05/09/2015
02	Revisão do Item 37	30/09/2015

Review	Amendment	Date of chance
00	Creation	08/25/2007
01	Item 3 review	09/05/2015
02	Item 37 review	09/30/2015

ÍNDICE

SUMMARY

I. INFORMAÇÕES GERAIS.....	6
GLOSSÁRIO.....	7
1. PORTO DE SANTOS – CARTA NÁUTICA DHN Nº 1711	7
2. LOCALIZAÇÃO	7
3. BERÇOS E PÍER DE ATRACAÇÃO	8
4. MÁXIMO PORTE	8
5. PROCESSO DE TRANSFERÊNCIA DO PRODUTO.....	8
6. HORA LOCAL	8
7. PRATICAGEM.....	8
8. ESCADA DE ACESSO	9
9. ACESSOS AO PÍER PRIVATIVO – AGEO 1.....	9
10. TAXAS PORTUÁRIAS.....	9
II. INFORMAÇÕES NÁUTICAS E PORTUÁRIAS.....	9
11. LASTRO DE CHEGADA E CONDIÇÃO DE TRIM (EQUILÍBRIO)	9
12. NAVIO INADEQUADO/ VETTING DE NAVIO	9
13. PROCEDIMENTOS ANTES DA CHEGADA.....	10
14. DEMANDA E AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO	10
15. CARTAS E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS.....	12
16. PERIGOS E EMPECILHOS À NAVEGAÇÃO.....	12
17. FUNDEADOUROS.....	12
18. ESTADIA	13
19. SOBREESTADIA	13
20. LAYBYBERTH & STANBY SHIFTING SHORE.....	13
21. ORDEM DE ATRACAÇÃO	13
22. FAINA DE AMARRAÇÃO	13
23. CONEXÃO/ DESCONEXÃO DE MANGOTES	14
24. REQUISITOS PARA BOA AMARRAÇÃO.....	14
25. PROCEDIMENTO DURANTE A TRANSFERÊNCIA DO PRODUTO	14
26. PERÍODO DE AMARRAÇÃO E CONEXÃO	15

I. GENERAL INFORMATION	6
GLOSSÁRY	7
1. SANTOS PORT – NAUTICAL CHART DHN Nº 1711	7
2. LOCATION	7
3. BERTHS AND MOORING PIERS.....	8
4. DEADWEIGHT	8
5. PROCESS OF PRODUCT TRANSFER.....	8
6. LOCAL TIME	8
7. PILOTAGE.....	8
8. ACCESS LADDER.....	9
9. ACCESSES TO THE PRIVATIVO PIER– AGEO 1	9
10. PORT FEES	9
II. NAUTICAL AND PORT INFORMATION	9
11. ARRIVAL BALLAST AND TRIM CONDITION (BALANCE)	9
12. INAPPROPRIATE SHIP/ VETTING OF SHIP	9
13. PROCEDURES BEFORE THE ARRIVAL	10
14. DEMAND AND ASSISTANCE TO NAVIGATION.....	10
15. CHARTS AND NAUTICAL PUBLICATIONS.....	12
16. DANGERS AND IMPEDIMENTS TO NAVIGATION	12
17. ANCHORAGE	12
18. LAYTIME	13
19. DEMURRAGE	13
20. LAYBYBERTH & STANBY SHIFTING SHORE.....	13
21. MOORING ORDER.....	13
22. MOORING	13
23. CONNECTION / DISCONNECTION OF HOSES	14
24. REQUIREMENTS FOR A PROPER MOORAGE	14
25. PROCEDURE DURING PRODUCT TRANSFER.....	14
26. MOORING TIME AND CONNECTION	15

27. PERÍODO PARA CARGA E DESCARGA.....	15	27. LOADING AND UNLOADING PERIOD	15
28. FAINA DE DESAMARRAÇÃO.....	15	28. UNMOORING.....	15
29. ROTATIVIDADE.....	15	29. ROTATION.....	15
30. SOCORRO NA ÁREA FLUVIAL E MARÍTIMA.....	15	30. HELP IN THE FLUVIAL AND MARITIME AREA.....	15
31. RÁDIO VHF.....	15	31. RÁDIO VHF.....	15
32. VAZÃO DE TRANSFERÊNCIA.....	16	32. OUTPUT TRANSFER.....	16
33. CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS.....	16	33. ATMOSPHERICAL CONDITIONS.....	16
34. VENTOS.....	16	34. WINDS.....	16
35. MARÉS E CORRENTES MARÍTIMAS.....	16	35. TIDES AND MARITIME CURRENTS.....	16
III. FACILIDADES E SERVIÇOS.....	16	III. FACILITIES AND SERVICES.....	16
36. LASTRO.....	16	36. BALLAST.....	16
37. PROVISÕES, ABASTECIMENTO E ÓLEOS RESIDUAIS (SLUDGE).....	17	37. PROVISIONS, BUNKERING AND SLUDGE.....	17
38. SOCIEDADES CLASSIFICADORAS.....	17	38. CLASSIFICATION SOCIETIES.....	17
39. CONSULADOS.....	17	39. CONSULATES.....	17
40. ALOJAMENTO DE DETRITOS.....	17	40. SEWAGE LODGING.....	17
41. SERVIÇO DE LANCHAS.....	17	41. MOTORBOAT SERVICE.....	17
42. REPAROS NAVAIS.....	17	42. NAVAL REPAIRS.....	17
43. DESRATIZAÇÃO.....	17	43. PEST CONTROL.....	17
44. LAVANDERIA.....	17	44. LAUNDRY.....	17
45. CÂMBIO.....	17	45. EXCHANGE.....	17
46. EMPREGO DE REBOCADORES.....	17	46. TUGS SERVICE.....	17
47. HORÁRIO ADMINISTRATIVO.....	18	47. OFFICE HOURS.....	18
48. COMUNICAÇÃO.....	18	48. COMMUNICATION.....	18
IV. REGULAMENTO E NORMAS DE SEGURANÇA.....	18	IV. REGIMENT AND SAFETY NORMS.....	18
49. POLUIÇÃO NO MAR E COLETA DE LIXO.....	18	49. SEA POLLUTION AND GARBAGE COLLECTION.....	18
50. DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA A LIVRE PRÁTICA.....	19	50. DOCUMENTS NECESSARIES TO THE FREE PRACTICE.....	19
51. PASSE DA SAÍDA.....	20	51. DEPARTURE PASS.....	20
52. ALFÂNDEGA E IMIGRAÇÃO.....	21	52. CUSTOMS AND IMMIGRATION.....	21
53. ATENDIMENTO AO ISPS CODE.....	21	53. ATTENDANCE TO THE ISPS CODE.....	21
54. FERIADOS NACIONAIS, ESTADUAL E MUNICIPAL.....	21	54. NATIONAL, STATE AND MUNICIPAL HOLIDAYS.....	21
55. PAVILHÃO NACIONAL.....	22	55. NATIONAL PAVILION.....	22
56. BANDEIRA DE QUARENTENA E SINALIZAÇÃO DE NAVIO CARREGANDO EXPLOSIVO OU INFLAMÁVEL.....	22	56. QUARANTINE FLAG AND SHIP SIGNS LOADING EXPLOSIVE OR FLAMMABLE.....	22

57. DESEMBARAÇO DAS AMARRAS	22	57. CUSTOMS CLEARANCE	22
58. PASSAGEIROS	22	58. PASSENGERS.....	22
59. MÁQUINAS DE PRONTIDÃO	22	59. PROMPTY MACHINERY.....	22
60. VISITANTES.....	23	60. VISITORS.....	23
61. USO DE TRANSMISSÕES NO PÍER	23	61. THE USE OF TRANSMISSIONS IN THE PIER	23
62. USO DE RÁDIOS PORTÁTEIS.....	23	62. THE USE OF PORTABLE RADIOS.....	23
63. MOVIMENTAÇÕES DA HÉLICE.....	23	63. PROPELLER MOVEMENTS.....	23
64. TRIPULANTES DESEMBARCADOS.....	23	64. DISEMBARKED CREW MEMBERS	23
65. PROCEDIMENTO EM CASO DE DERRAME	23	65. PROCEDURE IN CASE OF SPILLAGE	23
66. EMBARCAÇÕES MIÚDAS JUNTO AO COSTADO	23	66. SMALL BOATS ALONGSIDE.....	23
67. VAPOR PARA APITO	24	67. STEAM TO WHISTLE.....	24
68. AVISOS	24	68. WARNINGS.....	24
69. INTERRUPÇÃO DA OPERAÇÃO	24	69. INTERRUPTION OF OPERATION	24
70. FUMO	24	70. SMOKING.....	24
71. LUZES DESPROTEGIDAS	24	71. UNPROTECTED LIGHTS.....	24
72. FIAÇÃO ELÉTRICA	24	72. ELECTRICAL WIRING	24
73. LANTERNAS ELÉTRICAS E PORTÁTEIS.....	25	73. ELECTRICAL AND PORTABLE FLASHLIGHTS	25
74. PORTAS E VIGIAS DE COMPARTIMENTO HABITÁVEIS À MEIA-NAU.....	25	74. DOORS AND SIDDESCUTTLES OF INHABITABLE COMPARTMENT TO AMIDSHIPS	25
75. PORTAS E VIGIAS DOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS DE POPA.....	25	75. DOORS AND SIDDESCUTTLES OF INHABITABLE OF STERN	25
76. VENTILADORES E CACHIMBOS.....	25	76. FANS ADN COWLS.....	25
77. ADMISSÃO DE AR DO SISTEMA DE AR-CONDICIONADO CENTRAL.....	25	77. ADMISSION OF AIR FROM THE CENTRAL AIR-CONDITIONER SYSTEM.....	25
78. COMUNICAÇÃO DURANTE A CARGA E DESCARGA	25	78. COMMUNICATION DURING LOADING AND UNLOADING..	25
79. REGULAMENTO DE SEGURANÇA PARA OPERAÇÃO DE NAVIOS.....	25	79. SAFETY REGULATIONS TO SHIPS OPERATION.....	25
80. TAMPAS DOS TANQUES DE CARGA.....	26	80. TANK CAP IN IN CARGO TANKS	26
81. EQUIPAMENTO DE COMBATE À INCÊNDIO.....	26	81. EQUIPMENT TO FIRE FIGHTING.....	26
82. CABOS DE REBOQUE DE EMERGÊNCIA	26	82. TOW CABLES OF EMERGENCY.....	26
83. EMBARCAÇÕES DE SALVATAGEM.....	27	83. RESCUE BOATS	27
84. COMPASSO.....	27	84. COMPASS.....	27
85. FATOS OU ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO	27	85. FACTS OR ACCIDENTS OF NAVIGATION	27
86. FECHAMENTO DE VÁLVULAS.....	27	86. VALVES CLOSURE.....	27
87. VIGILÂNCIA QUANTO AO BOMBEAMENTO	27	87. SURVEILLANCE WHEN PUMPING	27

88. PORTAS ESTANQUES	27	88. TIGHT DOORS	27
89. RAMONAGEM.....	27	89. FINAL CLEANING.....	27
90. TUBOS E ULAGEM	28	90. PIPES AND ULLAGE	28
91. SINAL DE INCÊNDIO E EXPLOSÃO.....	28	91. FIRE SIGN AND EXPLOSION	28
92. REPAROS OU SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO.....	28	92. REPAIRS OR THE MAINTENANCE SERVICE.....	28
93. EXCESSO DE FUMAÇA	28	93. EXCESS OF SMOKE.....	28
94. CHECKLIST DE SEGURANÇA DO NAVIO/TERMINAL.....	28	94. SAFETY CHECKLIST OF THE SHIP/TERMINAL.....	28
95. DESGASEIFICAÇÃO.....	28	95. DESGASSING.....	28
96. BOIAS SALVA-VIDAS E ESCADAS	28	96. SAFETY BUOYS AND GANGWAYS.....	28
97. SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO POR MAU TEMPO	29	97. SUSPENSION OF OPERATION DUE TO BAD WEATHER....	29
98. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL - CIRCULAÇÃO NO PÍER (EPIS)	29	98. EQUIPMENT OF INDIVIDUAL PROTECTION-CIRCULATION IN THE PIER (EPIS)	29
99. ILUMINAÇÃO NOTURNA DO COSTADO.....	29	99. NIGHT LIGHT ALONGSIDE	29
100. FECHAMENTO DAS VIGIAS.....	29	100. SIDESCUTTLES	29
101. CONTROLE DE ACESSO AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS	29	101. ACCESS CONTROL AND INHABITABLE COMPARTMENTS	29
102. IÇAMENTO DAS ESCADAS DE PORTALÓ.....	29	102. LIFTING OF ACCOMMODATION LADDER	29
103. VIGILÂNCIA NO PORTALÓ	29	103. SURVEILLANCE IN THE GANGWAY.....	29
104. OCORRÊNCIAS DE ROUBO, FURTO OU ASSALTO.....	29	104. OCCURRENCES OF THEFT, ROBBERY AND MUGGING ..	29
105. PESCA.....	30	105. FISHING	30
106. INCÊNDIO E EXPLOSÃO.....	30	106. FIRE AND EXPLOSION.....	30
107. SISTEMA DE GÁS INERTE.....	30	107. SYSTEM OF INERT GAS	30
108. RECURSOS PARA COMBATE À POLUIÇÃO	30	108. RESOURCES TO COMBAT POLLUTION.....	30
109. RECURSOS PARA COMBATE A INCÊNDIO	30	109. RESOURCES TO COMBAT FIRE	30
110. NORMAS DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA OS NAVIOS.....	30	110. SAFETY NORMS AND OPERATIONAL PROCEDURES TO SHIPS.....	30
111. TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO	31	111. TRANSIT AND LAYTIME IN THE PORT	31
ANEXO I - AGÊNCIAS MARÍTIMAS.....	33	ANEXO I - MARITIME AGENCIES	33
ANEXO II - ENDEREÇOS ÚTEIS	35	ANEXO II - USEFUL ADDRESSES.....	35
ANEXO III – EQUIPAMENTOS SEGURANÇA/ MEIO AMBIENTE/ QUALIDADE	39	ANEXO III – SAFETY EQUIPMENTS/ ENVIRONMENT/ QUALITY.....	39
ANEXO IV – PLANTA DE LOCAÇÃO PÍER PRIVATIVO – AGEO 1	40	ANEXO IV – PLANT OF LOCATION- PRIVATE PIER – AGEO 1	40

I. INFORMAÇÕES GERAIS

Este Manual de Informações do Píer Privativo - Ageo 1 é elaborado pelos Terminais Ageo e apresenta informações determinantes para os navios que operam nos Terminais Ageo. Este documento está disponível para download através do endereço eletrônico www.ageoterminais.com.br e também distribuído internamente, para as partes interessadas do Porto e Autoridade Portuária.

As operações de navios nos Terminais Ageo devem estar de acordo com as recomendações do **ISGOTT – Internacional Guide For Oil Tankers and Terminal e da Organização Marítima internacional (IMO)**, versão sempre atualizada.

As informações aqui apresentadas se prestam a complementar, orientar, portanto de modo algum substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais, inclusive e especialmente da Autoridade Marítima. Consequentemente, não deve ser levado em consideração naquilo que se contrapor a qualquer item dos documentos oficiais supracitados, não eximindo embarcação, e respectivos comandante e tripulação, das consequências decorrentes de negligência no cumprimento das ações inerentes às práticas marinheiras, mesmo as circunstâncias especiais, nas manobras e operações.

Na iminência de perigo imediato ou risco operacional, as diretrizes deste Manual poderão ser desprezadas se indispensáveis para superá-los, não podendo o comandante da embarcação eximir-se de sua intransferível responsabilidade sobre a manobra que pratica, sob o argumento de cumprimento ou diretriz deste presente documento.

Os Terminais Ageo se reservam no direito de alterar quaisquer de suas características operacionais aqui apresentadas, sem aviso prévio.

I. GENERAL INFORMATION

This Private Pier Information Guide - Ageo 1 was elaborated by Ageo Terminals and presents determining information to the vessels that operate in its Terminals. This document is available for downloading through the site www.ageoterminais.com.br and it is also distributed internally, to the parts who are interested and the Port Authority.

The vessel operations in Ageo terminals must be in agreement to the recommendations of the **ISGOTT – International Guide For Oil Tankers and Terminal and the International Maritime Organization (IMO)**, always the updated version.

The information presented hereby are to complement, orientate, and therefore in a certain way substitute or alter any kind of legislation, instructions, orientations or official publications, national or international, including and specially from the Maritime Authority. Consequently, it must not be taken into consideration anything that opposes to any item from the above-mentioned official documents, not exonerating the barge, and respective commander and crew, and the consequences resulting of negligence in the compliance of the actions inherent to marine the practice, even the special circumstances, in the maneuvering and operations.

In the imminence of immediate danger or operational risk, the directives of this Manual might be disregarded if essential to overcome it, and the captain of the barge cannot exonerate of his not transferable responsibility about the maneuvering that operates, under the argument of compliance or directive of the present document.

Ageo Terminals reserve the rights to alter any of its operational characteristics here presented, without previous warning.

GLOSSÁRIO

ABTL – Associação Brasileira de Terminais Líquidos

IMO – International Maritime Organization (Organização Marítima internacional)

ISGOTT – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Guia Internacional para Operações Seguras de Navios-Tanque e Terminais)

ISPS Code – International Ship and Port Facility Security (Código Internacional de Segurança Portuária e Navios).

1. PORTO DE SANTOS – CARTA NÁUTICA DHN Nº 1711

A Baía de Santos, onde começa o canal de acesso ao Porto de Santos, é formada pelo estuário de vários pequenos rios, no qual estão situadas duas grandes ilhas, as de São Vicente e de Santo Amaro, ambas separadas do continente e entre si por estreitos canais. Tem como limite leste a ponta de Munduba e como limite oeste a ponta Itaipu.

Na Ilha de São Vicente localizam-se as cidades de Santos e São Vicente e o Porto de Santos, um dos mais importantes do Brasil. Na Ilha de Santo Amaro fica a cidade de Guarujá e alguns cais especializados do Porto de Santos.

Entre as duas ilhas corre o canal fronteiro ao porto e seus cais.

2. LOCALIZAÇÃO

O Porto Organizado de Santos está situado no centro do litoral do Estado de São Paulo, ao norte do alinhamento formado pelas coordenadas 24º 02' 03" S e 46º 24' 00" W (Ponta de Itaipu) e 24º 02' 42" S e 46º 17' 24" W (Ponta da Manduba). O Porto possui cais públicos e privados, operando nas duas margens do canal do estuário. Seus acessos constam da carta náutica DHN Nº 1700, Nº 1701 e Nº 1711.

O Píer Privativo – Ageo 1 dos Terminais Ageo está instalado na Ilha Barnabé, portanto, dentro do Porto Organizado de Santos.

Abaixo, imagem aérea com a localização destacada do Píer Privativo - Ageo 1 dos Terminais Ageo. O Anexo IV apresenta o desenho de locação do mesmo.



GLOSSARY

ABTL – Associação Brasileira de Terminais Líquidos. Brazilian Association of Liquid Terminals.

IMO – International Maritime Organization.

ISGOTT – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals.

ISPS Code – International Ship and Port Facility Security.

1. SANTOS PORT – NAUTIC CHART DHN Nº 1711

Santos Bay, where starts the access through the access channel to the port, is formed by the estuary of several small rivers, in which are situated two big islands, São Vicente and Santo Amaro, both divided from the continent and among themselves by narrow canals. It has as an east limit the Munduba point and as a west Itaipu point.

In São Vicente Island are located two towns called Santos and São Vicente and Santos Port, one of the most important ports in Brazil. In Santo Amaro island it is located Guarujá town and some specialized wharfs of Santos port.

Between the two islands runs the frontier canal to the port and its wharfs.

2. LOCATION

The Organized Port of Santos is located in the center of the coast/ litoral of São Paulo State, to the North of the alignment formed by the coordinates 24º 02' 03" S and 46º 24' 00" W (Itaipu Point) e 24º 02' 42" S and 46º 17' 24" W (Manduba Point). The port has public and private wharfs operating in the two shores of the estuary channel. Its accesses are stated in the Nautical Chart DHN Number 1700, Nº 1701 and Number 1711.

The Private Pier – Ageo 1 from Ageo Terminals is installed in Barnabé Island, therefore, inside the Organized Santos Port.

Below, there is an aerial image highlighting the location of the Private Pier - Ageo 1 from Ageo Terminals. The attachment IV shows the picture of its location.



3. BERÇOS E PÍER DE ATRACAÇÃO

Os Terminais Ageo operam com os Cais da Ilha Barnabé, administrado pela Autoridade Portuária CODESP, e que são compartilhados por todos os Terminais instalados na Ilha Barnabé, que dispõe de dois berços de atracação do cais acostável, denominados cais Bocaina e cais São Paulo, bem como com o Pier Privativo – Ageo 1, de uso exclusivo, sendo este último objeto do presente Manual. Para informações sobre os Cais Públicos Bocaina e São Paulo, consultar o MANUAL DE INFORMAÇÕES – CAIS PÚBLICOS – BOCAINA/SÃO PAULO, disponível para downloading em www.ageoterminais.com.br.

Pier Privativo – Ageo 1 - Porte máximo: 80.000 TPB

Operação com Mangotes para Carga/Descarga de Granéis Líquidos

Linhas do PÍER Privativo

- 3 Linhas de Tubulação Aço Carbono DN 16" com até 3 mangotes DN 6";
- 1 Linha de Tubulação Aço Carbono DN 12" com até 3 mangotes DN 6";
- 6 Linhas de Tubulação Aço Inox DN 10" com até 2 mangotes DN 6";

4. MÁXIMO PORTE

Conforme especificado no item anterior, o máximo porte de navios para o Pier Privativo – Ageo 1 é de 80.000 TPB, profundidade de projeto de – 15 m e calado operacional conforme divulgação oficial atualizada da Autoridade Portuária em documento próprio.

5. PROCESSO DE TRANSFERÊNCIA DO PRODUTO

A meio-navio um guindaste ou pau-de-carga com capacidade de 5 toneladas deverá estar em condições de içar e conectar o mangote determinado.

A tomada de carga de bordo deverá preferencialmente já estar equipada com flange DN 6", padrão ANSI 150 psi.

6. HORA LOCAL

A hora local é três horas atrasadas em relação ao meridiano de Greenwich. De outubro a fevereiro é historicamente usual a adoção de horário de verão, passando o fuso para menos duas horas em relação a Greenwich.

7. PRATICAGEM

A Praticagem no Porto de Santos é obrigatória, em conformidade com as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Particularidades poderão ser verificadas com a Capitania dos Portos do Estado de São Paulo.

A zona de praticagem obrigatória tem como limites o paralelo de 24°00,55' S na Baía de Santos, e qualquer local de atracação ou desatracação. Os navios podem receber e desembarcar o práctico no ponto de coordenadas 24°00,55' S - 046°20,20' W assinalado na carta. A solicitação de práctico deve ser feita com antecedência mínima de 2 horas da hora de chegada ou da atracação, por meio da Estação Costeira Santos Rádio (PPS) ou diretamente à Praticagem, pelo canal 16 VHF ou por telefone.

3. BERTHS AND MOORING PIER

Ageo Terminals operate with Barnabé Island wharfs, managed by the Port Authority called CODESP, and that are shared with all Terminals installed in Barnabé Island, offers two berths from the mooring wharf, named Bocaina wharfs and São Paulo wharf, and just like Private Pier – Ageo 1, of exclusive use, being this last one subject of this Manual. For information about berths Bocaina and São Paulo, see another Manual (available for downloading through the site www.ageoterminais.com.br – INFORMATION MANUAL – PUBLIC WHARFS – BOCAINA/SÃO PAULO).

Private Pier – Ageo 1 – deadweight : 80.000 DWT

Operation with Hoses for Loading/Unloading Bulk Liquid

Lines of the Private Pier

- 3 Pipelines in carbon steel DN 16" with up to 3 hoses DN 6";
- 1 Pipeline carbon steel DN 12" with up to 3 hoses DN 6";
- 6 Pipelines stainless steel DN 10" with up to 2 hoses DN 6";

4. DEADWEIGHT

As it was specified in the item above, the deadweight of the ships to the Private Pier – Ageo 1 is 80.000 DWT, depth of project of – 15 m and operational draught according to the official updated releasing of the Port Authority in its own document.

5. PROCESS OF PRODUCT TRANSFER

To the amidships a crane or a boom with capacity of 5 tons must be in conditions to hoist and connect determined hose.

The manifold valve on board must be preferably equipped with flange DN 6", standard ANSI 150 psi.

6. LOCAL TIME

The local time is three hours later in relation to the Greenwich meridian. From October to February it is historically usual the adoption of the summer savings so the time zone passes to at least two hours in relation to Greenwich.

7. PILOTAGE

Pilotage in Santos Port is mandatory, in accordance to the Norms of Maritime Authority (NORMAM). Specifics might be verified with the Port Captaincy of the State of São Paulo.

The pilotage area mandatory has as limits the parallel of 24°00,55' S in Santos bay, and any mooring and unmooring place. Ships in which piloting is mandatory might receive and disembark the pilot in the point of coordinates 24°00,55' S - 046°20,20' W marked in the chart. The solicitation to the pilot must be done within a minimum of 2 hours before the arrival or moored, by the Coast Station Santos Radio (PPS) or directly to the Pilotage, by channel 16 VHF or by telephone.

A praticagem é exercida pela empresa Práticos - Serviços de Praticagem do Porto de Santos e Baixada Santista, que fica na Avenida Almirante Saldanha da Gama 64, Ponta da Praia, Santos, telefone 13-3269-4050, endereço eletrônico www.santospilots.com.br e escuta permanente em radiotelefonia VHF, chamada pelo canal 16 e operação no canal 11.

8. ESCADA DE ACESSO

O Píer Privativo – Ageo 1 não dispõe de escada de acesso. Assim, a escada de portaló ou prancha do navio deve ser empregada.

9. ACESSOS AO PÍER PRIVATIVO – AGEO 1

RODOVIÁRIO – pela rodovia SP 55 – Cônego Domênico Rangoni, altura do Km 251 + 300 m, entrada ao sul, pela estrada particular da CODESP.

MARÍTIMO – pelos limites entre a Ponta de Itaipu e a Ponta do Munduba, situadas no litoral do Estado de São Paulo, respectivamente entre as cidades de Praia Grande e Santos.

10. TAXAS PORTUÁRIAS

O navio que atracar no Píer Privativo – Ageo 1 dos Terminais Ageo deverá, por meio de seu agente, quitar todas as taxas em sua forma e de acordo com a vigência e condições estabelecidas no endereço eletrônico www.ageoterminais.com.br, Píer Privativo – Taxas de Atracação.

Demais taxas, como *Custos de Vigia, Manobras de Atracação e Desatracação, Rebocadores e Mudança de Berço*, deverão ser tratadas pelos agentes dos armadores diretamente com os prestadores de serviços destas atividades, não cabendo aos Terminais Ageo qualquer responsabilidade pelos mesmos.

II. INFORMAÇÕES NÁUTICAS E PORTUÁRIAS

11. LASTRO DE CHEGADA E CONDIÇÃO DE TRIM (EQUILÍBRIO)

Todo navio deve chegar ao Terminal com lastro suficiente para manter um trim apropriado e um calado seguro durante as manobras. Durante a transferência do produto o equilíbrio deve ser mantido, permanecendo o navio pronto para desatracar a qualquer momento.

12. NAVIO INADEQUADO/ VETTING DE NAVIO

Os Terminais Ageo se reservam o direito de recusar a atracação de qualquer navio considerado inadequado ou que não satisfaça as condições de segurança, amarração, ou que apresente qualquer circunstância que venha criar risco para o seu patrimônio, o que engloba pessoal, equipamentos e meio ambiente. Para tanto os Terminais Ageo somente acatarão nomeação oficial de um navio sempre após a análise do *INTERTANKO'S STANDARD TANKER VOYAGE CHARTERING QUESTIONNAIRE 1988 (Version 3)*, formulário que deverá obrigatoriamente enviado/ apresentado pelo Agente do armador com pelo menos 5 (cinco) dias úteis de antecedência da data programada de sua atracação.

Pilotage is practiced by the company Práticos - Serviços de Praticagem do Porto de Santos e Baixada Santista, that is located at 64 Almirante Saldanha da Gama avenue, Ponta da Praia, Santos, telephones 13-3269-4050, in the site www.santospilots.com.br and permanent listening in radiotelephone VHF, call by channel 16 and operation by channel 11.

8. ACCESS LADDER

The Private Pier – Ageo 1 does not offer an access ladder. Though, an accommodation ladder or a gangway must be used.

9. ACCESSES TO THE PRIVATE PIER – AGEO 1

ROAD ACCESS – by road SP 55 – Cônego Domênico Rangoni, approximately Km 251 + 300 m, entrance to the south, by private road of CODESP.

MARITIME ACCESS– by limits between Itaipu Point and Munduba Point, situated in the coast of São Paulo State, respectively between Praia Grande and Santos towns.

10. PORT FEES

The ship that moors in the Private Pier – Ageo 1 from Ageo Terminals must, by its agent, pay off all the fees in its form and in accordance with the term and conditions established in the site www.ageoterminais.com.br, Private Pier – Mooring fees.

Other fees, like *Surveillance Costs, Mooring and Unmooring Maneuvers, Tugs and Berth Changes*, must be treated by agents of the shipowners directly with the service provider of these activities, and it is not up to Ageo Terminals any responsibility to those fees.

II. NAUTICAL AND PORT INFORMATION

11. ARRIVAL BALLAST AND TRIM CONDITION (BALANCE)

All vessels must arrive to the Terminal with the sufficient ballast to keep an appropriate trim and a safe draught during the maneuvers. During the product transfer the balance must be kept, making the vessel ready to unmoor at any moment.

12. INAPPROPRIATE VESSEL / VETTING OF SHIP

Ageo Terminals reserve the right to refuse the mooring of any vessel considered inappropriate or that does not satisfy the safety conditions, mooring, or that presents any circumstance that can cause risk, the one that englobe personal, equipment and environment. Therefore Ageo Terminals only obey official nomination from a vessel always right after the analysis of the *INTERTANKO'S STANDARD TANKER VOYAGE CHARTERING QUESTIONNAIRE 1988 (Version 3)*, form that must be sent and presented by the shipowners' agent within at least 5 (five) working days in advance from the programmed day of its mooring.

13.PROCEDIMENTOS ANTES DA CHEGADA

Todos os tratamentos antes da chegada passam necessariamente pelo agente, que deverá obrigatoriamente atender todas as exigências das Autoridades Governamentais, Portuárias, Aduaneiras, Sanitárias ou qualquer outra que seja exigida para a livre entrada em águas territoriais brasileiras, excetuando aquela prevista no item 12 – Navio Inadequado.

14.DEMANDA E AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO

PORTO DE SANTOS - Carta 1711

A Baía de Santos, onde começa o canal de acesso ao Porto de Santos, é formada pelo estuário de vários pequenos rios, no qual estão situadas duas grandes ilhas, as de São Vicente e de Santo Amaro, ambas separadas do continente e entre si por estreitos canais. Tem como limite leste a ponta de Munduba e como limite oeste a ponta Itaipu.

Na Ilha de São Vicente localizam-se as cidades de Santos e São Vicente e o porto de Santos, um dos mais importantes do Brasil. Na Ilha de Santo Amaro fica a cidade de Guarujá e alguns terminais especializados do Porto de Santos.

Entre as duas ilhas corre o canal fronteiro ao porto e seus terminais.

RECONHECIMENTO E DEMANDA - Carta 1711

O navegante procedente de leste deve reconhecer inicialmente a Ilha de Alcatrazes e depois a Laje de Santos e a Ilha da Moela, tendo atenção à possível dificuldade para identificar esta última ilha, que se confunde com a costa quando vista de determinados setores. Vindo do Sul, os primeiros pontos a reconhecer são a Ilha Queimada Grande e a Laje de Santos.

Identificados os pontos de aterragem o posicionamento do navio é facilitado pelos faróis existentes em todas as ilhas e a demanda da baía pode ser feita com facilidades evitando apenas a navegação nas proximidades da Ilha de Alcatrazes, da Laje de Santos, do Parcel dos Reis e da Laje Pedro II. Deve ser dada atenção, também, ao grande número de barcos pesqueiros operando na área, em especial entre a Ilha Queimada Grande e a Laje da Conceição e entre a Ilha da Moela e a Laje de Santos.

As elevações das pontas Munduba, a leste, e Itaipu, a oeste, e o contorno, sinuoso da baía, além das ilhas de suas proximidades. Também, facilitam a terragem pelo radar. Vindo de alto-mar, o radiofarol Moela é um importante auxílio e a estação de referência DGPS que utiliza a portadora deste radiofarol aumenta a precisão da aterragem, para quem navega pelo GPS.

Carta 1701

A demanda dos fundeadouros externos e do local de embarque de prático não apresenta dificuldades, respeitadas as normas de tráfego e permanência no porto e dada especial atenção ao grande número de navios em movimento e fundeados.

O acesso ao porto de Santos e seus cais é feita por um canal onde há 4 trechos dragados, denominados por trechos I, II, III e IV cujos calados máximos de operação no canal de navegação são as seguintes:

Trecho I: Da Barra até Entrepasto de Pesca, com 13,20 m;

13.PROCEDURES BEFORE ARRIVAL

All treatments before the arrival become necessary by the Agent, who must attend all the demands from the Government Authorities, Port, Customs, Sanitary or any other that may be required to the free entrance in Brazilian territory waters, executing that required in the item 12 – Inappropriate Vessel.

14.DEMAND AND ASSISTANCE TO NAVIGATION

SANTOS PORT – Chart 1711

Santos Bay, where starts the access channel to Santos Port, is formed by the estuary of several small rivers, in which are situated two big islands, São Vicente and Santo Amaro, both separated by the continent and among themselves by narrow channels. Santos has as east limit Munduba point and as West limit Itaipu point.

In São Vicente island are located Santos and São Vicente towns and Santos port, one of the most important ports of Brazil. In Santo Amaro island is Guarujá town and some specialized terminals of Santos Port.

Between the two islands runs a frontier channel to the port and its terminals.

RECOGNITION AND DEMAND - Chart 1711

The navigator proceeding from east must initially recognize the Alcatrazes island, and after Santos shoal and Moela Island. Having attention to the possible difficulty to identify that last island, that confuses with the coast when observed from different sectors. Coming from South, the first points to recognize are the Queimada Grande Island and Santos shoal.

Identifying the landfall the vessel's position is facilitated by the lights existing in all the islands and the demand of the bay can easily be made avoiding only navigation around Alcatrazes Island, Santos shoal, Parcel dos Reis and Pedro II Shoal. It also must be given attention to the great number of fishing boats operating in the area, in special between Queimada Grande Island and Conceição Shoal and between Moela Island and Santos shoal.

The elevations of Munduba points, to the east, and Itaipu, to the west, and the outline, sinuous of the bay, besides the islands and its proximities. Also make it easy landfall by the radar. Coming from the deep sea, the radio beacon Moela is an important help and the reference station DGPS that uses the portable of this radio lighthouse raises the precision of grounding to whom navigates by GPS.

Chart 1701

The demand of external anchorage and a place to the pilots to embark that does not present difficulties, respecting the traffic norms and the laytime in the port giving special attention to the great number of ships in movement and anchorage.

The access to Santos Port and its wharfs is through a channel where there are 4 dredged sections, named sections I, II, III and IV, whose maximum draught for operation in the navigation channel are the following:

Section I: From Barra to Entrepasto de Pesca, with 13.20 m;

Trecho II: Entreposto de Pesca à Torre Grande, com 13,20 m;

Trecho III: Torre Grande até Armazém 06, com 13,20 m;

Trecho IV: Armazém 06 até o final da Alamoia 02, com 13,20 m;

Trecho IV: Alamoia 02 até final trecho IV, com 11,20 m.

Como as profundidades das seções do canal sofrem alterações, é importante observar as informações sobre estas alterações, divulgadas pela Autoridade Portuária.

PONTOS CARACTERÍSTICOS

Os seguintes pontos característicos, descritos de leste para oeste, facilitam a navegação e o fundeio na baía de Santos.

Carta 1701

Morro da Barra - (24° 00,9' S - 46° 18,9'W) - no extremo oeste da Ilha de Santo Amaro, com vegetação escura e 330 m de altitude.

Ilha das Palmas - Junto à costa oeste da Ilha de Santo Amaro, rochosa, de cor esbranquiçada e com edificações na sua parte superior. Nela está localizado o **farolete Ilha das Palmas** (3292), uma torre cilíndrica de concreto armado sobre a Laje de uma casa, encarnada, com 4 m de altura e luz de lampejo encarnado na altitude de 18m com alcance de 5M.

Ilha Porchat - Ponta elevada a leste da Barra de São Vicente, com 110m de altitude. É toda urbanizada e caracteriza o extremo oeste das praias da cidade de Santos.

Morro do Itaipu - na ponta Itaipu, extremo oeste da baía, com 184 m de altitude. É urbanizado e tem uma torre notável no seu cume.

Alinhamento A do canal de acesso - Constituído pelos faroletes **Praia do Boqueirão n°1** (anterior) (3296), uma torre cilíndrica de concreto armado isolado na superfície do mar, branca com uma faixa horizontal encarnada, com 7 m de altura e luz rápida branca com na altitude de 8m com alcance de 10 m; e **Ponta da Praia n° 2** (posterior) (3300), uma torre quadrangular de concreto armado com faixas horizontais encarnadas e brancas, na praia do Boqueirão, com 17 m de altura e luz isofásica branca na altitude de 17 m com alcance de 11 m. Este alinhamento B; à noite sua utilização é prejudicada pelas luzes dos edifícios situados ao fundo. O farolete Boqueirão n° 1 (anterior) está equipado com racon código Morse N com alcance de 19 m.

Section II: From Entreposto de Pesca to Torre Grande, with 13.20 m;

Section III: From Torre Grande to Armazém 06, with 13.20 m;

Section IV: From Armazém 06 to end of Alamoia 02, with 13.20 m;

Section IV: From Alamoia 02 to end of Section IV, with 11.20 m;

As the depths of the sections of the channel can change, it is important to note the information about these changes, published by Port Authority.

CHARACTERISTIC POINTS

The following characteristics, outlined from East to West make it easy the navigation and the anchorage of Santos Bay.

Chart 1701

Morro da Barra - (24° 00,9' S - 46° 18,9'W) – in the extreme West of Santo Amaro Island, with dark vegetation and 330 m high.

Palmas Island – Attached with the West coast of Santo Amaro Island, rocky, whitened and with buildings in its upper part. On it is located **The farolete Palmas Island** (3292), a cylindric tower of reinforced concrete on a shoal of a house, red, with 4 m height and a red flash light in the height of 18m with 5M reach.

Porchat Island – Elevated Point to the East of Bar of São Vicente, with 110m height . It is all urbanized and characterizes the extreme West of the beaches from Santos town.

Morro de Itaipu – in Itaipu point , extreme West of the Bay, with 184 m height. It is urbanized and has a remarkable tower at its peak.

Leading Light A from access channel – Formed by beacons **Boqueirão Beach number 1** (anterior) (3296), a cylindric tower of reinforced concrete isolated from the surface of the sea, white with a red horizontal band, with 7m height and fast white light with 8 meters height with 10m reach of 10 m; and **Ponta da Praia number 2** (posterior) (3300), a squared tower of concrete with horizontal faixas encarnadas e and white, in Boqueirão beach, with 17 m height and isofasic white light in a height of 17m and reach of 11m. This leading light B; at night its usage is jeopardized by the lights of the buildings situated at the background. The beacon Boqueirão number 1 (previous) is equipped with racon Morse N code with reach of 19 m.

Alinhamento C do canal de acesso - Constituído pelos faroletes **Rio do Meio n° 5** (anterior) (3312) e **Rio do Meio n° 6** (posterior) (3316), duas torres quadrangulares de concreto armado com faixas horizontais encarnadas e brancas. Os 2 faroletes ficam na ilha de Santo Amaro, junto à foz do rio do Meio: o anterior com 7 m de altura e luz rápida branca na altitude de 8 m com alcance de 11 m. Este alinhamento define o trecho final da Seção A do canal.

15. CARTAS E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS

A DHN (Marinha) publica as seguintes cartas náuticas e informações que dizem respeito à navegação na região:

Cartas DHN N°s 1700, 1701 e 1711

16. PERIGOS E EMPECILHOS À NAVEGAÇÃO

Na Baía de Santos, os perigos à navegação estão situados em distâncias inferiores a 0,3 m das margens, havendo inúmeras lajes e pedras submersas ou descobertas.

Ao longo do canal de acesso ao Porto e aos cais deve haver especial atenção às profundidades das margens do canal dragado de Piaçaguera, que são abaixo de 2,00 m.

17. FUNDEADOUROS

Fundeadoiro n° 1

Destinado aos navios de Guerra.

Área entre as seguintes coordenadas geográficas:

- Lat: 23° 59' 24" S; Long: 46° 20' 12" W.
- Lat: 23° 59' 24" S; Long: 46° 20' 48" W.
- Lat: 24° 00' 00" S; Long: 46° 20' 48" W.
- Lat: 24° 00' 00" S; Long: 46° 20' 24" W.

Fundeadoiro n° 2

Destinado aos navios que necessitem efetuar inspeção sanitária ou desembarço (desembarque e embarque de tripulantes, oficinas e materiais), com tempo de permanência não superior a 03 (três) horas.

Área entre as seguintes coordenadas geográficas:

- Lat: 24° 00' 45" S; Long: 46° 20' 10" W.
- Lat: 24° 00' 45" S; Long: 46° 19' 42" W.
- Lat: 24° 01' 30" S; Long: 46° 20' 30" W.
- Lat: 24° 01' 30" S; Long: 46° 19' 42" W.

Fundeadoiro n° 3

Destinado aos navios com programação definida de atracação para as próximas 24 (vinte e quatro) horas.

Área entre as seguintes coordenadas geográficas:

- Lat: 24° 03' 00" S; Long: 46° 20' 48" W.
- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 22' 09" W.
- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 18' 36" W.
- Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 18' 36" W.

Fundeadoiro n° 4

Destinado aos navios com programação de atracação para o Porto de Santos, porém, sem definição de dia e hora.

Área entre as seguintes coordenadas geográficas:

- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 22' 06" W.
- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 18' 36" W.
- Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 18' 36" W.
- Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 15' 00" W.
- Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 15' 00" W.
- Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 19' 24" W.

Leading Light C of the access channel – Formed by beacons **Rio do Meio number 5** (previous) (3312) and **Rio do Meio number 6** (posterior) (3316), two squared towers of reinforced concrete with horizontal red and white band. The 2 beacons are in Santo Amaro island, together with the mouth of Rio do Meio: the previous with 7 m height and fast white light in the 8 m height with reach of 11 m. This lining defines the final passage of Section A from channel.

15. CHARTS AND NAUTICAL PUBLICATIONS.

The DHN (Navy) publishes the following nautical charts and information that talk about navigation in the region:

DHN Chart numbers 1700, 1701 e 1711

16. DANGERS AND IMPEDIMENTS TO NAVIGATION

In Santos bay, the dangers to navigation are situated in inferior distances to 0,3m from the shores, having several shoals and stones submerged or uncovered.

Throughout the Access Channel to the Port and to the wharfs there must be special attention to the depths of the shores of the dredged channel Piaçaguera, that are under 2 m.

17. ANCHORAGE AREAS

Anchorage number 1

Destined to the Warships.

Area between the following geographical coordinates:

- Lat: 23° 59' 24" S; Long: 46° 20' 12" W.
- Lat: 23° 59' 24" S; Long: 46° 20' 48" W.
- Lat: 24° 00' 00" S; Long: 46° 20' 48" W.
- Lat: 24° 00' 00" S; Long: 46° 20' 24" W.

Anchorage number 2

Destined to the ships that need to perform sanitary inspection or customs clearance (disembark and embark of crew, repair shop e materials), with the laytime not superior to 03 (three) hours.

Area between the following geographical coordinates:

- Lat: 24° 00' 45" S; Long: 46° 20' 10" W.
- Lat: 24° 00' 45" S; Long: 46° 19' 42" W.
- Lat: 24° 01' 30" S; Long: 46° 20' 30" W.
- Lat: 24° 01' 30" S; Long: 46° 19' 42" W.

Anchorage number 3

Destined to the ships with definite schedule of mooring to the next 24 (twenty-four) hours.

Area between the following geographical coordinates:

- Lat: 24° 03' 00" S; Long: 46° 20' 48" W.
- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 22' 09" W.
- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 18' 36" W.
- Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 18' 36" W.

Anchorage number 4

Destined to the ships with the mooring scheduled to Santos Port, but without definition of day and hour.

Area between the following geographical coordinates:

- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 22' 06" W.
- Lat: 24° 06' 00" S; Long: 46° 18' 36" W.
- Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 18' 36" W.
- Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 15' 00" W.
- Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 15' 00" W.
- Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 19' 24" W.

Fundeadoiro nº 5

Destinado aos navios ainda sem programação para o Porto de Santos.

Área entre as seguintes coordenadas geográficas:

- a) Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 19' 24" W.
- b) Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 15' 00" W.
- c) Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 15' 00" W.
- d) Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 10' 00" W.
- e) Lat: 24° 15' 00" S; Long: 46° 10' 00" W.
- f) Lat: 24° 15' 00" S; Long: 46° 19' 24" W.

Fundeadoiro nº 6

Destinado aos navios de quarentena.

Área entre as seguintes coordenadas geográficas:

- a) Lat: 24° 05' 00" S; Long: 46° 24' 27" W.
- b) Lat: 24° 05' 00" S; Long: 46° 22' 45" W.
- c) Lat: 24° 07' 12" S; Long: 46° 25' 27" W.
- d) Lat: 24° 07' 12" S; Long: 46° 23' 42" W.

18. ESTADIA

O início da estadia no Pier Privativo – Ageo 1 é caracterizado pela primeira amarração no primeiro cabeço do PIER e o término pelo último desengate do cabeço do PIER. O regramento completo das condições e cobrança das estadias e suas tabelas estão disponíveis no endereço eletrônico: www.ageoterminals.com.br, Pier Privativo – Taxas de Atracação.

19. SOBREESTADIA

Será considerada em sobreestadia o navio que por qualquer motivo ultrapasse em 20% ou mais do período originalmente previsto e avençado no (**key meeting**) de bordo para o término de suas operações. O regramento completo das condições e cobrança das estadias e suas tabelas estão disponíveis no endereço eletrônico: www.ageoterminals.com.br, Pier Privativo – Taxas de Atracação.

20. LAYBYBERTH & STANBY SHIFTING SHORE

Eventualmente os Terminais Ageo poderão apresentar aos operadores portuários, agentes marítimos e armadores a possibilidade de uso de seu Pier Privativo - Ageo 1 para uso no regime de laybyberth (disponibilidade eventual de atracação não operacional), mediante prévia negociação técnica/ comercial.

21. ORDEM DE ATRACÇÃO

“Os Terminais Ageo, em circunstâncias normais, carregarão/descarregarão, conforme o caso, os navios na ordem cronológica de chegada ao seu Pier Privativo Ageo 1, ficando desde já os Terminais Ageo autorizados a alterar essa ordem, sem aviso prévio em casos que julgar necessário, bem como em caso de força maior, instruções da Receita Federal, Autoridades Portuárias ou outras, ou ainda, por razões de segurança ou falta de documentação adequada para assegurar a operação adequada do Terminal.”

22. FAINA DE AMARRAÇÃO

As fainas de amarração são de responsabilidade do comandante do navio e serão sempre executadas mediante assessoria do práctico e ordem do comandante, que deverá seguir os esquemas de amarração estabelecidos e conforme orientação dos amarradores do Terminal.

Anchoarge number 5

Destined to the ships still without any schedule to Santos Port.

Area between the following geographical coordinates:

- a) Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 19' 24" W.
- b) Lat: 24° 10' 00" S; Long: 46° 15' 00" W.
- c) Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 15' 00" W.
- d) Lat: 24° 05' 18" S; Long: 46° 10' 00" W.
- e) Lat: 24° 15' 00" S; Long: 46° 10' 00" W.
- f) Lat: 24° 15' 00" S; Long: 46° 19' 24" W.

Anchoarge number 6

Destined to the ships of quarantine.

Area between the following geographical coordinates:

- a) Lat: 24° 05' 00" S; Long: 46° 24' 27" W.
- b) Lat: 24° 05' 00" S; Long: 46° 22' 45" W.
- c) Lat: 24° 07' 12" S; Long: 46° 25' 27" W.
- d) Lat: 24° 07' 12" S; Long: 46° 23' 42" W.

18. LAYTIME

The beginning of the laytime in the Private Pier – Ageo 1 is characterized by the first moorage in the first bitt of the PIER and the ending by the last uncoupling from the bitt of the PIER. All the rules/ regiment of the conditions and charges of the laytime and its tables are available in the site: www.ageoterminals.com.br, Private Pier – Mooring Fees.

19. DEMURRAGE

It will be considered demurrage of the ship that by any reason exceeds in 20% or more the period originally predicted and consigned in the (**key meeting**) on board to the end of its operations. All the rules of the conditions and charges of laytime and and its spreadsheets are available in the site www.ageoterminals.com.br, Private Pier – Mooring Fees.

20. LAYBYBERTH & STANBY SHIFTING SHORE

Eventually Ageo Terminals may present port operators, maritime agents and moorers, the possibility of using its Private Pier - Ageo 1 to use in system of laybyberth (eventual availability of non-operational mooring), by the way of previous technical and commercial negotiation.

21. MOORING ORDER

“Ageo Terminals, in normal circumstances, will load and unload, according to the case, the vessels in the chronological order from arrival to its Private Pier Ageo 1, and being from now on authorized by Ageo Terminals to alter this order, without previous warning when necessary, as well as in case of Force Majeure, Federal Revenue instructions, Port Authorities and others, or yet, by safety reasons or lack of proper documentation to assure the proper terminal operation.”

22. MOORING

Mooring is the captain's responsibility and will always be executed by way of the help of the pilot and orders of the captain, that must follow the tying schemes established and according to orientation of the dock workers of the Terminal.

O navio deverá ficar amarrado à plena satisfação de seu próprio comandante e do Terminal.

O navio não será amarrado quando não atender os requisitos mínimos que o prático considerar, como fatores de segurança.

23. CONEXÃO/DESCONEXÃO DE MANGOTES

As conexões e desconexões de mangotes serão feitas pelos operadores dos Terminais Ageo, com o auxílio do pau-de-carga ou guindaste de bordo.

24. REQUISITOS PARA BOA AMARRAÇÃO

Os princípios abaixo devem, tanto possível, ser seguidos para que se obtenha uma amarração segura.

- A CONFIGURAÇÃO DA AMARRAÇÃO deve ser simétrica em relação ao ponto central do navio, de modo a garantir uma distribuição equilibrada da carga entre os diversos cabos nas diversas condições de vento e corrente;
- O ÂNGULO VERTICAL entre os cabos de amarração e a plataforma do PÍER não deve exceder 30°;
- O COMPRIMENTO ótimo dos cabos de amarração é aquele que garanta, com navio descarregado, ângulos verticais com a plataforma inferiores a 30°;
- CABOS ADJACENTES que exerçam a mesma função devem ter a mesma bitola e devem ser constituídos do mesmo material;
- CHICOTES SINTÉTICOS, em cabos de arame adjacentes e exerçam a mesma função, devem ser do mesmo tipo e ter o mesmo comprimento;
- OS TRAVESES devem ser posicionados o mais próximo possível dos pontos extremos do navio e o ângulo horizontal, que formam com a perpendicular ao eixo longitudinal do navio, não deverá exceder 30°;
- OS ESPRINGUES devem ser tão paralelos quanto possível ao eixo longitudinal do navio, junto ao costado;
- Medidas adicionais de segurança deverão ser tomadas na impossibilidade do cumprimento de qualquer um dos itens acima, ou sempre que julgado necessário.

Como já explicitado os cabos de amarração devem ser mantidos tesados, de modo que o navio não se movimente no berço além do mínimo necessário, evitando-se riscos de rompimento no mangotes e derrame.

25. PROCEDIMENTO DURANTE A TRANSFERÊNCIA DO PRODUTO

- A carga/descarga é realizada por meio das linhas de tubulação anteriormente mencionadas, adequadas para o produto especificado, após terem sido rigorosamente verificadas as conexões;
- Os navios devem permanecer com o seu sistema de propulsão em prontidão durante toda a operação, de modo a estarem aptos a desatracar, clareando o berço, por ocasião de qualquer emergência;
- As tomadas de carga do navio que não estiverem operando devem ficar devidamente flangeadas;
- A descarga ou transferência do produto não será iniciada sem a permissão e entendimento entre o navio, firma inspetora e o Terminal;
- As máximas pressão e vazão estabelecidas pelo navio, de acordo com suas possibilidades e características, deverão ser mantidas durante a transferência caso sua característica operacional seja menor que a capacidade do Terminal;

The vessel must be tied to full satisfaction of its own captain and the Terminal.

The vessel will not be tied when it does not attend to minimum requests that the pilot consider, as safety factors.

23. CONNECTION AND DISCONNECTION OF THE HOSES.

The connections and disconnections of hoses will be made by the Ageo Terminals operators, with the help of a crane.

24. REQUIREMENTS TO A GOOD MOORING

The requirements below must, as possible, be followed to obtain a safe moorage.

- THE CONFIGURATION OF THE MOORING must be symmetric in relation to the central point of the vessel, so to ensure a balanced distribution of cargo among the several cables in different wind and currents conditions;
- THE VERTICAL ANGLE between the mooring cables and the PIER platform must not exceed 30°;
- THE LENGHT the greatest of the mooring cables is the one that guarantees, with the unloaded vessel, vertical angles with the platform inferior to 30°;
- ADJACENT CABLES that exerts the same function must have the same gauge and must be made with the same material;
- SYNTHETIC ROPES, adjacent wire cables and exert the same function, must be the same type and have the same length;
- THE BREAST LINES must be positioned closest possible of the extreme points of the vessel and the horizontal angle, that form with the perpendicular to the longitudinal axis from the vessel, it must not exceed 30°;
- THE SPRING LINES must be parallel as possible to the longitudinal axis from the vessel, alongside the coast;
- Additional safety measurements must be taken if the impossibility of the accomplishment to any items above or whenever it is necessary.

As it was already explained the mooring lines must be kept stiffened, so that the vessel does not move along the berth beyond the minimum necessary, avoiding risks of disruption in the hoses and leakage.

25. PROCEDURE DURING THE PRODUCT TRANSFERRING

- The loading and unloading is done by the pipelines before mentioned above suitable for specific product, after being rigorously verified its connections;
- Ships must remain with its propulsion system in readiness during all operation, so to be apt to unmoor, clearing berth, at any emergency occasion;
- The cargo outlets from the ship that are not operating must be properly flanged;
- The discharge or transferring of the product shall not begin without the permission and acquaintance among the ship, inspection office and the Terminal;
- The maxims pressure and output established by the ship, according with its possibility and characteristics, must be maintained during the transferring in case its operational characteristics is lower than the capacity of the Terminal;

- O navio deverá manter um homem observando a tomada de carga e cabos de amarração, a fim de estabelecer contato com a equipe do Terminal sempre que necessário;
- As tomadas de carga deverão estar equipadas com flanges de diâmetro previamente acordados com o Terminal;
- O material de combate a incêndio deve estar pronto para qualquer emergência, incluindo a conexão International Shore Fire Connection, bem como a rede de incêndio, que deve estar sempre pressurizada.

26. PERÍODO DE AMARRAÇÃO E CONEXÃO

24 horas por dia, após o NOR.

27. PERÍODO PARA CARGA E DESCARGA

Uma vez atracado, o Terminal atenderá o navio a qualquer hora do dia ou da noite, incluindo domingos e feriados, salvo casos de Atos de Deus, força maior, razões de segurança, greve, instruções das autoridades, ou instruções ao contrário da proprietária do produto.

28. FAIXA DE DESAMARRAÇÃO

- Após o término da operação, mesmo que seja à noite, o mangote deverá ser desconectado, de acordo com a avaliação do navio em comum acordo com o Terminal;
- Em seguida, conforme orientação do práctico, será passado um cabo de reboque do navio para o rebocador. Com a liberação final, o navio fica pronto para iniciar a desamarração e desatracar, sempre sob orientação do práctico;
- O práctico, de acordo com as condições de vento e da corrente, prossegue a determinar a largada das diversas espias que serão recolhidas a bordo;
- Ao ser desencapelada a última espia de amarração, é iniciada a manobra de desatracação com o afastamento do navio, conforme o critério estabelecido pelo práctico.

29. ROTATIVIDADE

Os comandantes são solicitados a cooperar com o representante do Terminal no sentido de minimizar a estadia do navio. Qualquer anormalidade que venha a causar atraso deve ser reportada ao Terminal e ao navio, caso a origem seja inerente ao Terminal, para que sejam tomadas as medidas necessárias.

30. SOCORRO NA ÁREA FLUVIAL E MARÍTIMA

É acionado o PIE - Plano Integrado de Emergência da ABTL. Também poderá ser acionada a CODESP que conta com estrutura para atuação em situações emergenciais, inclusive Plano de Auxílio Mútuo.

31. RÁDIO VHF

Imediatamente à acessibilidade terra/bordo o Terminal entregará ao Navio um transceptor, intrinsecamente seguro, através do qual, no canal 1, deverão ser mantidas as comunicações pelo Navio com o Terminal, até a conclusão da operação e devolução do transceptor.

- The ship must maintain a man observing the cargo outlet and mooring lines, to establish contact with the Terminal crew whenever it is;
- The load call/takings must be equipped with flanges of diameter previously agreed with the Terminal;
- The fire brigade must be ready to any emergency, including International Shore Fire Connection, as well as the fire net, that must be always pressurized.

26. MOORING TIME AND CONNECTION

24 hours a day, after the NOR.

27. LOADING AND UNLOADING PERIOD

Once moored, the Terminal will cater the ship at any hour day/night, including Sundays and holidays, except Force Majeure, safety reasons, strike, instructions of authorities or instructions contrary to the owner of the product.

28. UNMOORING

- After ending of operation, even it is night, hose must be disconnected, according to the ship evaluation in common agreement with the Terminal;
- Later, according to the pilot's orientation, it will be passed a tow cable from the ship to the towboat. With the final liberation, the ship is ready to begin the unmooring under the pilot's orientation;
- The pilot according to the wind conditions and the current, proceeds to determine the start the several mooring lines that will be gathered on board;
- When the last mooring line is unrigged, the mooring maneuver begins with the departure of the ship, according to the criteria established by the pilot.

29. ROTATION

Captains are requested to cooperate with the agents of the Terminal in the sense of minimizing the laytime of the ship. Any abnormality that can cause delay must be reported to the Terminal and to the vessel, in case the origin is inherent to the Terminal, so all measurements may be taken.

30. HELP IN THE FLUVIAL AND MARITIME AREA

It is operated by PIE - Plano Integrado de Emergência da ABTL. It can also be operated by CODESP that counts with a structure to act in emergency situations, including Plan of Mutual Help (Plano de Auxílio Mútuo).

31. RADIO VHF

Immediately to the accessibility land/on board the Terminal will deliver to the Ship transceiver, intrinsically safe, through which, in channel 1, there must be kept all communications by Ship and Terminal, until the end of the operation and the return of it.

32. VAZÃO DE TRANSFERÊNCIA

De acordo com as características de cada Linha de Tubulação e estabelecidas formalmente a cada operação entre Terminal e Navio.

33.CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS

As condições atmosféricas locais de tempo são boas para a operação de navios-tanque. O clima é do tipo tropical, quente e úmido.

Chuva – A pluviosidade média anual pode atingir 2.000 mm. Nos meses de inverno são superiores a 150 mm mensais, atingindo a marca dos 400 mm no verão, quando então são frequentes chuvas torrenciais com mais de 100 mm, eventualmente acima de 200 mm.

Visibilidade - A visibilidade, normalmente considerada de boa a excelente, pode ser reduzida no período de chuvas. Pode ocorrer neblina.

Temperatura – A temperatura média é da ordem de 22º C, sendo o mês mais quente o de fevereiro, com temperatura média de 25º C, e o mais frio o de julho, da ordem de 18º C. Com ação de frentes frias, observam-se mínimas inferiores a 10º C, contrastando com ondas de calor com temperatura máxima de 40º C.

Umidade - A umidade relativa do ar durante o ano é de cerca de 80%.

34.VENTOS

Os ventos predominantes são os Leste e Sudeste.

Os ventos Sudeste e Noroeste são os que mais afetam os navios. O Sudeste dificulta as manobras na barra e no canal de acesso, até o armazém 12A. O Noroeste dificulta as manobras no interior do porto, principalmente no trecho entre a Ilha Barnabé e o Terminal da Usiminas.

Os ventos Sul e Sudeste podem levantar o mar nos fundeadouros n°s 3, 4, 5 e 6.

35.MARÉS E CORRENTES MARÍTIMAS

A maré tem característica de desigualdades diurnas, com amplitude média de 1,60 m e nível médio 0,80 m acima do nível de redução da carta.

O vento Sudeste persistente represa a maré no porto, retardando a vazante; o Noroeste tem ação contrária, dificultando a enchente.

A corrente obedece ao sentido da maré, podendo chegar a 1 nó na enchente e a 1,40 nós na vazante.

No período chuvoso a corrente de vazante atinge velocidades maiores.

III. FACILIDADES E SERVIÇOS

36.LASTRO

Os Terminais Ageo, bem assim como o Pier Privativo – Ageo 1, não recebem lastro.

32.OUTPUT TRANSFER

According with the characteristics of each pipeline and formally established to each operation between Terminal and ship.

33.ATMOSPHERICAL CONDITIONS

The local atmospherical weather conditions are good to operate in tank ships. The weather is tropical, warm and humid.

Rain – The average rainfall a year may reach idade média anual 2.000 mm. In the winter months it is superior to 150 mm a month, reaching 400 mm in the summer, when rain showers are very frequent with more than 100 mm, and eventually above 200 mm.

Visibility –The visibility, usually considered good and excellent, may be reduced in the rain period. Fog may appear.

Temperature – The average temperature is 22º C, and February the hottest month, with the average temperature of 25º C, and July the coldest month with 18º C. With the action of cold fronts there can be observed lower minimal temperatures to 10º C, contrasting to hot waves and maximum temperature of 40º C.

Humidity – The humidity relative from the air during the year is around 80%.

34.WINDS

The predominant winds are from the East and Southeast.

The Southeast and Northeast winds are the ones that affect more the ships. The Southeast wind interferes in the maneuvers in the coast and access channel, until warehouse 12A. The Northeast wind interferes in the maneuvers in the interior of the port, mainly on the way between Barnabé Island and Usiminas Terminal.

The South and Southeast winds may raise the sea in the sea in the Anchorage areas numbers 3, 4, 5 e 6.

35.TIDES AND MARITIME CURRENTS

The tide is characterized by daytime inequality, with the average breadth of 1,60m and average level of 0,80 m above the level of chart reduction.

The Southeast wind persistently dams the tide in port, delaying the ebb tide; the Northeast has a contrary action, hampering the flood.

The current obeys the tide, that may reach to 1 knot in the flood and to 1,40 knots in the ebb tide.

In rainy periods the ebb tide current reaches higher speed.

III. FACILITIES AND SERVICES

36.BALLAST

Ageo Terminals, as well as Private Pier – Ageo 1, do not receive ballast.

37. PROVISÕES, ABASTECIMENTO E ÓLEOS RESIDUAIS (SLUDGE)

Não serão permitidos o abastecimento de bunkers, víveres ou equivalente, bem como operações de retirada de óleos residuais (sludge), exceto quando previamente ajustado entre o Terminal e o Armador/Agente quando do momento de sua aceitação para atracação. Uma vez acordadas, somente poderão ocorrer após o término das operações de bombeio (carga e/ou descarga) dos lotes operados.

O não atendimento desta condição, inclusive com interrupção inadvertida por parte do Armador/Agente, independente da motivação, imporá ao Armador/Agente multa pecuniária de U\$D 25.000 (vinte e cinco mil dólares norte-americanos) por hora de interrupção. O fornecimento de Nitrogênio para purga de tanque será permitido desde que previamente acordado com o Terminal, mas não será caracterizado como operação.

38. SOCIEDADES CLASSIFICADORAS

As solicitações de vistoria poderão ser feitas por meio do agente às Sociedades Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas e Germanischer Lloyd, que possuem representação no Brasil.

39. CONSULADOS

Em Santos há consulados da Alemanha, Costa Rica, Espanha, Estônia, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Itália, Noruega, Países Baixos, Panamá, Paraguai, Portugal e Uruguai. A maioria das nações possui representação consular em São Paulo, cidade distante 65 km do porto.

40. ALOJAMENTO DE DETRITOS

A retirada do lixo do navio não poderá ser feita, exceto se para atender exigência expressa e específica da ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

41. SERVIÇO DE LANCHAS

Havendo necessidade, tal serviço pode ser solicitado ao agente do navio com a devida antecedência.

42. REPAROS NAVAIS

Não poderão ser executados reparos de manutenção ou serviços no navio.

43. DESRATIZAÇÃO

Serviços de desratização não poderão ser realizados no navio.

44. LAVANDERIA

Não serão permitidos serviços de lavanderia.

45. CÂMBIO

A troca de moeda estrangeira por moeda local pode ser feita por intermédio do agente.

46. EMPREGO DE REBOCADORES

Rebocadores e serviços de reboque destinados às manobras de atracação, desatracação e evolução dos navios no Porto de Santos são fornecidos por empresa de rebocadores especializada.

37. PROVISIONS, BUNKERING AND SLUDGE

It won't be allowed the filling of bunkers, supplies or equivalent, as well as the sludge removal operations, unless otherwise agreed between the Terminal and the Shipowner/Agent when the moment of its acceptance for mooring. Once agreed, can only occur after the completion of pumping operations (loading and/or unloading) of operated lots.

Failure to meet this condition, including inadvertent interruption from the Shipowner/Agent, regardless of motivation, will impose to the Shipowner/Agent pecuniary fine of USD 25,000 (twenty-five thousand US dollars) per hour interruption. The nitrogen supply to the purge of tanks will be allowed since previously agreement with the Terminal, but it won't be characterized as operation.

38. CLASSIFICATION SOCIETIES

The inspection request may be done by an agent to the Societies Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas and Germanischer Lloyd, that have representation in Brazil.

39. CONSULATES

There are in Santos Consulates of Germany, Costa Rica, Spain, Estonia, France, Great Britain, Greece, Holland, Italy, Norway, Netherlands, Panama, Paraguai, Portugal and Uruguai.

Most nations have representation consulate in São Paulo, city distant 65 km from the Port.

40. SEWAGE LODGING

The trash withdrawal cannot be made, unless to attend an express and specific demand from ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

41. MOTORBOAT SERVICE

In case it is necessary, this service may be requested to the ship agent in sufficient time.

42. NAVAL REPAIRS

It cannot be made any maintenance repair or onboard service.

43. PEST CONTROL

Pest Control Service cannot be performed on the ship.

44. LAUNDRY

It will not be allowed laundry service.

45. EXCHANGE

The exchange between foreign currencies to local currency can be done through the agent.

46. TUGS SERVICE

Tugs and tow services destined to mooring and unmooring maneuvers and evolution basis from ships in Santos Port are provided by specialized tug companies.

47. HORÁRIO ADMINISTRATIVO

O horário administrativo dos Terminais Ageo é das 7 às 16h de segunda a sexta-feira e das 7 às 11h no sábado.

Atividades operacionais dos Terminais Ageo, bem como no Pier Privativo - Ageo 1, funcionam 24 horas/dia.

48. COMUNICAÇÃO

A rápida e segura troca de informações entre as partes envolvidas (Navio, Prático, Mestre de Manobras, Mestre do Rebocador e Terminal) é fundamental para evitar incidentes nas operações.

A comunicação terra/bordo deve ser feita através do transceptor VHF Canal 1 disponibilizado pelo Terminal enquanto durarem as operações.

Não há disponibilidade de linhas telefônicas a serem instaladas a bordo.

É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação dos navios atracados, ou fundeados, durante todo o tempo em que o navio assim permanecer, guardando equipamento portátil (transceptor) de VHF.

IV. REGULAMENTO E NORMAS DE SEGURANÇA

49. POLUIÇÃO NO MAR E COLETA DE LIXO

Impedir a poluição é de suprema importância.

As leis brasileiras são rigorosas no tocante à poluição das águas ao longo da costa.

É proibido despejar nas águas do Estuário do Porto de Santos, bem como ter no convés do navio, com risco de cair na água, qualquer tipo de detrito, lixo, óleo ou substância poluente. É proibido o lançamento de agentes poluidores na atmosfera, no solo, ou mesmo sobre o Pier, decorrentes ou não da movimentação de produto em operação.

A Capitania dos Portos, com a cooperação de outros órgãos federais e estaduais, exerce fiscalização permanente contra a poluição das águas.

Qualquer derrame na água de óleo ou substância poluente, acidental ou não, deve ser comunicado imediatamente à Capitania dos Portos, para as providências necessárias à defesa do meio ambiente.

Como já mencionado não há tanques para coleta de lastro sujo no Pier ou nos Terminais.

Todas as válvulas de mar, tanto de tanques de carga como dos porões, deverão estar convenientemente fechadas antes de qualquer operação. A transferência de carga deve ser efetuada com todo cuidado, de modo a impedir que enganos ou atrasos possam acarretar derrames.

Todos os embornais devem estar bujonados, para evitar a contaminação das águas em caso de ocorrência de derrame por extravasamentos.

Objetiva-se a completa eliminação da poluição operacional ou intencional do mar por substâncias nocivas e a minimização de derrames acidentais.

47. OFFICE HOURS

The office hours in Ageo Terminals is from 7am to 4pm from Monday to Friday and from 7 am to 11am on Saturday.

Operational activities of Ageo Terminals, as well as the Private Pier are due 24 hours a day.

48. COMMUNICATION

The fast and safe exchange of information between both parties concerned (Ship, Pilot, Master of maneuvers, Tug Master and the Terminal) it is essential to avoid incident in the operations.

The communication onshore and on board must be done through transceiver VHF Channel 1 available by the by the Terminal while operations last.

There is no availability of telephone lines to be installed on board.

It is mandatory the presence on board of a crew member of the moored ships or anchored, during all the time in which the ship remains, staffing portable equipment (transceiver) VHF.

IV. REGIMENT AND SAFETY NORMS

49. SEA POLLUTION AND GARBAGE COLLECTION

Preventing pollution is of supreme importance.

Brazilian laws are rigid concerning to water pollution along the coast.

It is forbidden to throw in the estuary Waters of Santos Port, as well as having on the deck of the vessel, with the risk of dropping into the water, any type of sewage, garbage, oil, or polluting substance. It is forbidden to throw air pollutant agents, on the ground, or even on the Pier, resultant or not of the movement of the product in operation.

The Port Captancy, with the cooperation of other federal, state organs execute permanent supervision against water pollution.

Any oil spill or other polluting substance, accidentally or not, must be reported immediately to the Port Captancy, so all necessary actions will be taken to defend the environment.

As it was mentioned before there are no tanks to collect the dirty ballast in the Pier or Terminals.

All valves of sea, as far as in the tanks and decks, must be conveniently locked before any operation. The cargo transfer must be executed carefully, so that to avoid deceit or delay that can result in spillage.

All scuppers must be plugged to avoid water contamination in case occur spillage by overflow.

Aim the complete elimination of sea pollution operationally and intentionally by harmful substances and minimize accidental spillage.

É proibido jogar qualquer tipo de esgoto ou efetuar descarga direta para o mar durante a permanência no porto. A retirada de produtos químicos, óleos ou substâncias poluentes poderá ser feita empregando-se chata de óleo ou caminhão, desde que efetuada por empresa legalmente habilitada e mediante prévio entendimento com o Terminal, nos termos do item 35 deste Manual.

O comandante de navio deverá informar à Capitania dos Portos e à Autoridade Portuária a ocorrência de qualquer derrame de substâncias poluente na área do Porto Organizado.

Importante

A poluição pode ser qualificada como crime pela legislação brasileira, de acordo com a Lei 9.605 de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, tanto para aquele que polui, quanto para aquele que falhou em preveni-las.

50.DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA A LIVRE PRÁTICA

Para garantir a livre prática os seguintes documentos são necessários:

A - Característica do navio

Nome, porte e bandeira;
Nome do porto e país (ou estado brasileiro) onde se iniciou a viagem e data da partida;

Últimos cinco portos visitados (países ou estados brasileiros).

B - Condições sanitárias a bordo

Ocorrência de óbitos a bordo;
Ocorrência de alguma doença;
Ocorrência de qualquer moléstia com um dos seguintes sintomas: febre (acima de 37,5°C) durante mais de 48 horas acompanhada de erupção na pele, icterícia ou inflamação do gânglio; diarreia moderada, aguda ou severa;
Grande incidência de roedores;
Consumo de medicamentos durante a viagem, indicando o nome e a quantidade por pessoa;
Quantidade de água potável a bordo, indicando o último local de suprimento;
Caso o navio esteja lastreado, indicar onde recebeu o lastro e a quantidade.

C - Condições operacionais dos sistemas de esgoto e águas servidas

Verificar se há possibilidade de matéria fecal não tratada ser expedida para as águas portuárias;
Descrição do sistema de drenagem e de tratamento;
Capacidade cúbica do tanque de dejetos e número de dias de retenção;
O estoque de material desinfetante, se for o caso.

D - Cartas de garantia de cumprimento dos seguintes requisitos:

- Confirmação da exata hora de chegada do navio uma hora antes da chegada;
- Definição da posição de atracação do navio;
- Descarga do tanque de dejetos e águas servidas 12 milhas náuticas fora da costa e seu fechamento imediato;
- Não atirar pela borda o lixo produzido a bordo durante a permanência do navio no berço ou área marítima do porto;
- Ausência de infestações de vermes (mosquitos, baratas, ratos) no compartimentos do navio;

It is forbidden to kind of sewage or direct flush in the sea during laytime in the Port. The withdrawal of chemicals, oils and polluting substances may be done by using a barge of oil or truck, since accomplished by companies legally competent and by previous agreement with the Terminal, in terms of item 35 of this Manual.

The captain of the vessel shall inform the Port Captaincy and the Port Authority the event of any polluting substance spill in the area of the Organized Port.

Important

The pollution can be classified as crime by Brazilian legislation, according with the law 9.605 from February 12th 1998, that disposes about criminal penalties and administrative sanctions derived of conducts and harmful activities to the environment, to the one who pollutes and to the one who failed in preventing them.

50.DOCUMENTS NECESSARIES TO THE FREE PRACTICE

To ensure the free practice the following documents are necessary:

A - Ship Characteristics

Name, size and flag;
Name of the Port and country (or Brazilian state) where it began the journey and the date of arrival.

The last five ports visited (countries and Brazilian states).

B - Sanitary Conditions on board

The event of death on board;
The event of a disease;
The event of any sickness with the following symptoms: fever (over 37,5°C) for more than 48 hours accompanied by a rash, jaundice or ganglion sore; moderate diarrhea, acute or severe;
Great incidence of rodents;
Consumption of medicine during the journey, referring the name and the quantity per person;
Quantity of drinkable water on board, referring the last place of supply;
In case the ship is ballasted, say where received the ballast and the quantity.

C - Operational Conditions of sewage system and water served.

Verify if there is possibility of faecal matter not treated to be released in the port waters;
Description of the drenched system and the treatment;
Cubic capacity of the human waste tank and number of days of retention;
The stock of disinfectant material, if necessary.

D - Letters of Guarantee of accomplishment of the following requirements:

- Confirmation of the exact time of arrival of the ship one hour before;
- Definition of the mooring position of the ship;
- Unload of the human waste tank and water served out of shore and its immediate closure;
- Do not throw through the border of the ship garbage produced on board during the laytime in the berth or maritime port area.
- The absence of worm infestation (mosquitos, cockroaches, rats) in the ship's compartments;

- Ausência de acidentes com a carga que coloquem em risco a saúde pública e o meio ambiente; Além das exigências supracitadas, os seguintes documentos serão solicitados pela polícia Marítima, Alfândega e Saúde do Porto:

- Lista de sobressalentes;
- Declaração Marítima de Saúde;
- Lista de psicotrópicos e drogas;
- Manifesto de carga;
- Lista de vacinação;
- Certificado de desratização;
- Atestado de Livre Prática emitido por autoridade sanitária em outro porto brasileiro;
- Conhecimento de carga;
- Lista de pertences de tripulantes;
- Declaração de bagagem de passageiros desembarcados;
- Lista de provisões;
- Lista de material existente a bordo.

51.PASSE DA SAÍDA

Os armadores ou os comandantes de navios devem nomear os agentes que serão os seus prepostos para, munidos de procuração, atuar em seu nome junto aos órgãos e autoridades constituídas.

O agente nomeado será o responsável pela legalização da entrada e do despacho para a saída dos navios, apresentando o Certificado de Segurança Internacional e demais documentos pertinentes aos órgãos competentes, que são a Capitania dos Portos, Polícia Marítima, Receita Federal e Saúde dos Portos.

Para o desembaraço de saída do navio, deverão ser obtidos:

- Passe de saída da Alfândega;
- Passe de saída da Capitania dos Portos;
- Passe de saída da Polícia Marítima.

O agente do navio precisa dos seguintes documentos:

- Lista de passageiros (3 vias);
- Lista de passageiros em trânsito (3 vias);
- Lista de tripulantes (3 vias);
- Lista de pertences pessoais (3 vias);
- Lista de sobressalentes (3 vias);
- Lista de narcóticos (3 vias).

O agente providencia também os cartões de desembarque necessários.

Após a visita, o navio deverá içar a bandeira da Alfândega (azul com estrela branca).

Quando ocorrer embarque de familiares de tripulantes em navios destinados ao exterior, além da licença específica concedida pela Capitania dos Portos, deverão os passaportes respectivos ser entregues ao agente 24 horas ANTES DO DESPACHO DO NAVIO, para fins de regularização dos vistos de embarque e listas de passageiros junto à Polícia Federal.

No retorno do exterior, os comandantes deverão enviar mensagens ao agente, informando o número de passageiros a serem desembarcados. No ato da visita de entrada, deve ser apresentada à Polícia Federal a respectiva lista de passageiros, juntamente com os passaportes, para serem vistoriados pela autoridade policial e sanitária.

- The absence of accidents with cargo put at risk public health and the environment; Besides some demands above mentioned, the following documents are required by the Maritime Police, Customs and Port Health:

- List of Spare Parts;
- Declaration of Maritime Health;
- List of psychotropic substances and narcotic drugs;
- Manifesto de cargo;
- Vaccination list;
- Certificate of Pest control;
- Certificate of Free Practice issued by Sanitary Authority in another Brazilian Port ;
- Cargo knowledge;
- List of the crew belongings;
- Declaration of disembarked passengers' luggage;
- Provision List;
- List of material on board.

51.DEPARTURE PASS

Shipowners or Captains must nominate agents that will be their representatives, equipped with power of attorney, to act in their names in the organs and authorities constituted.

The nominated agent will be responsible to legalize the entrance and the dispatch to the departure of the Ships, presenting the Certificate of International Safety and other relevant documents to the competent organs that are, the Port Captaincy, Maritime Police, Federal Revenue and Port Health Authority.

To the Customs Clearance when the departure of the Ship, there must be obtained:

- Departure pass from Customs;
- Departure pass from Port Captaincy;
- Departure pass from Maritime Police.

The ship agent needs the following documents:

- Passengers list (3 copies);
- Passengers list in traffic (3 copies);
- Crew members list (3 copies);
- List of personal belongings (3 copies);
- List of Spare parts (3 copies);
- List of narcotics (3 copies).

The agent also provides the necessary disembark cards.

After the visit, the ship must hoist the Customs flag (blue with a white star).

When there is embark of the crew family members on ship destined to overseas, besides specific license granted by the Port Captaincy , must all respective passports be delivered to the agent 24 hours in advance BEFORE THE SHIP DISPATCH, to regularize the barge visas and the passengers list at the Federal Police.

On the way back from overseas, captains must send messages to the agent, informing the number of passengers that will disembark. In the act of the visit, the respective list of passengers must be presented to the Federal Police to be inspected by the police and sanitary authorities.

OBSERVAÇÃO

A bandeira QUEBEC deverá ser hasteada à aproximação do Terminal e arriada quando a livre prática for concedida. O pavilhão nacional brasileiro deve permanecer atópetado durante toda a estadia no Terminal.

52. ALFÂNDEGA E IMIGRAÇÃO

As Leis brasileiras são rigorosas em relação a contrabando. Por isso, os comandantes devem instruir seus subordinados no sentido de evitar levar para a terra, ou transacionar, cigarros, charutos, fumo, bebidas alcoólicas, narcóticos, explosivos, armas de fogo, suvenires e outros itens importados, que devem ser listados na lista de pertences de tripulantes, ficando a guarda desse material sob a responsabilidade do comandante durante toda a estadia do navio no PIER.

Não será permitida qualquer transação comercial, seja entre empregados, tripulantes ou quaisquer outras pessoas.

Se houver passageiros, assim como qualquer tripulante, só poderão ingressar no território nacional após a inspeção de seus documentos pela Polícia Federal, Alfândega e Saúde dos Portos.

Os armadores e proprietários de navios são responsáveis pelo embarque e desembarque de passageiros e tripulação que deixarem de embarcar antes da partida do navio. Tal responsabilidade inclui todas as despesas que porventura ocorrerem.

Caso não haja depósito compulsório como forma de garantia para cobrir tais despesas, os proprietários assinarão na Polícia Federal um termo de responsabilidade inerente às obrigações supramencionadas.

53. ATENDIMENTO AO ISPS CODE

Os Terminais Ageo atendem e possuem Plano de Segurança com medidas implementadas de controle de segurança empresarial aplicáveis aos navios e às instalações portuárias, nos termos das exigências da International Maritime Organization – IMO, mediante a adoção do código ISPS – International Ship and Port Facility.

Em caso de necessidade, estas medidas de proteção podem ser acionadas pelo navio através do Terminal.

Os Terminais Ageo operam normalmente no nível 01 de segurança.

54. FERIADOS NACIONAIS, ESTADUAL E MUNICIPAL

1º de janeiro (Confraternização Universal)
 26 de janeiro (Aniversário do Município)
 21 de abril (Tiradentes)
 1º de maio (Dia do Trabalho)
 09 de julho (Revolução Constitucionalista)
 07 de setembro (Dia da Independência)
 08 de setembro (Nossa Senhora do Monte Serrat – Padroeira da Cidade)
 12 de outubro (Padroeira do Brasil)
 02 de novembro (Finados)
 15 de novembro (Proclamação da República)
 20 de novembro (Consciência Negra)
 25 de dezembro (Natal)

OBSERVATION

QUEBEC flag must be hoisted when the reaching the Terminal and lowered when the free practice is granted. The National Brazilian Pavilion must remain at the top of the flagpole during all ship laytime in the Terminal.

52. CUSTOMS AND IMMIGRATION

Brazilian laws are very strict when concerning to smuggling. That's why captains must instruct their subordinates to avoid taking on land, or trade, cigarettes, cigars, smoke, alcoholic drinks, narcotics, explosive, fire guns, souvenirs and other imported items, that must be listed in the crew belonging list, keeping guard of this material under captain's responsibility during all the ship lay time in the PIER.

It will not be allowed any commercial transaction, between employees, crew members or any other person.

If there are passengers, as well as any crew member, they can only enter in national territory after inspection of their documents by the Federal Police, Customs and Port Health Authorities

The ship owners are responsible for the embark and the disembark of passengers and crew members that did not embark before the departure of the ship. That responsibility includes all expenses that may occur.

In case there is no compulsory deposit to guarantee to cover expenditure, the owners will sign in the Federal Police a Statement of Responsibility inherent to the above-mentioned obligations.

53. ATTENDANCE TO THE ISPS CODE

Ageo Terminals attend and have Security Plan with measures implemented of Business Security Control applicable to the ships and port facilities, in the terms of the demands of International Maritime Organization – IMO, on request to adopt the code ISPS – International Ship and Port Facility.

In case of necessity, these protection measures may be activated by the ship through the Terminal.

Ageo Terminals operate normally at security in level 1.

54. NATIONAL, STATE AND MUNICIPAL HOLIDAYS

January 1st (Universal Confraternization)
 January 26th (Town Anniversary)
 April 21st (Tiradentes)
 May 1st (Labor day)
 July 9th (Revolution Constitutionalist)
 September 7th (Independence)
 September 8th (Nossa Senhora do Monte Serrat- Patroness of the Town)
 October 12th (Saint Patroness of Brazil)
 November 2nd (The day of the dead)
 November 15th (Republic Day)
 November 20th (African American Conscious Day)
 December 25th (Christmas)

Datas Móveis

Fevereiro - Carnaval
 Março - Semana Santa
 Junho - Corpus Christi

Todos os navios nos portos brasileiros deverão estar embandeirados em arco nos feriados nacionais de 7 de setembro e 15 de novembro.

55.PAVILHÃO NACIONAL

A bandeira brasileira deverá ser içada no tope do mastro de vante quando o navio entrar no porto, das 8h ao pôr do Sol.

Os navios que demandarem portos brasileiros deverão munir-se dessa bandeira com antecedência, mas se isso não tiver sido possível, a bandeira deverá ser obtida por intermédio do agente.

56.BANDEIRA DE QUARENTENA E SINALIZAÇÃO DE NAVIO CARREGANDO EXPLOSIVO OU INFLAMÁVEL

De acordo com a prática internacional, ao se aproximarem da costa, os navios deverão içar e manter atopetada a bandeira QUEBEC até a liberação por parte das autoridades portuárias. Durante a noite, isto é, do pôr ao nascer do Sol, a sinalização de quarentena será feita por uma luz vermelha encimando a luz branca. Durante toda a estadia, os petroleiros deverão manter a bandeira BRAVO atopetada durante o dia e uma luz vermelha durante a noite.

57.DESEMBARAÇO DAS AMARRAS

Não são permitidas fainas de desembaraço de amarras nos navios atracados no Pier Privativo dos Terminais - Ageo 1, nem qualquer movimento com a amarra capaz de produzir centelha.

58.PASSAGEIROS

Os passageiros poderão baixar à terra, desde que estejam com sua situação regularizada e de posse de seu passaporte, havendo lancha providenciada pelo agente, sempre sem prejuízo do período de atracação e permissão da Guarda Portuária sob controle da Autoridade Portuária.

59.MÁQUINAS DE PRONTIDÃO

Como já mencionado, os navios deverão conservar sua maquinaria em condições de uso imediato, de modo a poderem largar o PÍER tão logo notificados para assim proceder. A todo o tempo o navio deve estar compensado. Em nenhum momento as máquinas de propulsão devem ser desativadas.

Quaisquer reparos necessários não deverão interferir com essa determinação. O descumprimento desse requisito fará com que o navio seja rebocado para o fundeadouro, correndo por conta do próprio navio as despesas resultantes. Os Terminais Ageo não aceitará responsabilidade, seja a que título for, pelas demoras que disso possam resultar, nem pelos custos decorrentes da retirada do navio para o fundeadouro.

Variable Holiday Dates

February - Carnaval
 March - Easter and Holy week
 June - Corpus Christi

All ships in Brazilian Ports must be flagged in arch on National holidays: September 7th and November 15th.

55.NATIONAL PAVILION

The Brazilian Flag must be hoisted at the top of the flagpole when the ship enters in the Port, from 8am to sunset.

The ships that will demand Brazilian Ports must be equipped with this flag previously, but if it was not possible, the flag must be obtained through an agent.

56.QUARANTINE FLAG AND SHIP SIGNS LOADING EXPLOSIVE OR FLAMMABLE

According to the international practice, when reaching out the coast, ships must hoist the flag QUEBEC and keep it at the top of the flagpole until clearance by the Port Authorities. During the night, which is, from sunset to sunrise, the quarantine sign will be done by red light filling the white light. During all lay time, petrol tanks must keep the flag BRAVO at the top of the flagpole during the day and red light during the night.

57.CUSTOMS CLEARANCE

It will not be allowed any customs clearance of moored ships in the Private Pier of Terminals- Ageo 1, not even any movement with the mooring capable of producing a spark.

58.PASSENGERS

Passengers cannot disembark since they have regularized their situation and have possession of their own passport, having a motorboat provided by the agent, always without loss from mooring time and permission of the Port Guard under control of the Port Authority.

59.PROMPT MACHINERY

As mentioned before, ships must conserve their machinery in condition of immediate use, so they can unmoor the PIER as soon as notified so to proceed. The vessel must be counterbalanced at all the time. At any moment the propulsion machinery must be deactivated.

Any necessary repairs must not interfere with this determination. The failure to comply this requirement will make the ship to be towed to the Anchorage, and running by its own the resultant expenses. Ageo Terminals will not take any responsibility, at any title, for the delay that this may result, not even by the subsequent costs from the departure of the ship to the anchorage.

60. VISITANTES

Não serão permitidas visitas ao navio quando ele estiver operando no Píer Privativo – Ageo 1. O ingresso a bordo é restrito aos empregados da empresa, autoridades portuárias, peritos, técnicos da firma inspetora etc., cujos trabalhos exigem suas presenças ou quando autorizado/solicitado pelo comandante do navio, sempre com acesso autorizado também pela Guarda Portuária sob controle da Autoridade Portuária.

61. USO DE TRANSMISSÕES NO PÍER

É estritamente proibido o uso de radiotransmissor enquanto o navio estiver amarrado no Píer. A não observância deste regulamento poderá redundar em carta-protesto e multa imposta ao navio pelas autoridades.

62. USO DE RÁDIOS PORTÁTEIS

Os rádios transceptores portáteis têm de ser do tipo recomendado, à prova de explosão (INTRINSICALLY SAFE). O navio deve possuir rádio VHF fixo no centro de controle de carga, com alcance suficiente para o contato com o Terminal durante toda a operação.

63. MOVIMENTAÇÕES DA HÉLICE

Quando amarrado no Píer Privativo – Ageo 1, o navio não poderá movimentar sua(s) hélice(s) enquanto permanecer conectado à linha de mangotes de carregamento. Poderá ser usada a catraca, após a devida notificação ao operador do Terminal, desde que a hélice seja movimentada de maneira lenta e segura. O navio será responsabilizado por qualquer dano que resulte da inobservância deste procedimento.

64. TRIPULANTES DESEMBARCADOS

Todas as despesas com tripulantes desembarcados por força de hospitalização, repatriação ou outras razões quaisquer correrão por conta do armador.

65. PROCEDIMENTO EM CASO DE DERRAME

Em caso de derrame, o carregamento deve ser imediatamente interrompido notificado o Terminal ou o navio e posto em prática o PIE - Plano Integrado de Emergência ABTL.

66. EMBARCAÇÕES MIÚDAS JUNTO AO COSTADO

Deverá ser cuidadosamente observada a proibição rigorosa quanto à permanência de embarcações miúdas junto ao costado ou em suas proximidades quando o navio estiver atracado no Píer privativo – Ageo 1. Somente as embarcações de Autoridades poderão ficar nas proximidades ou a contrabordo, e desde que satisfaçam todos os requisitos de segurança.

A transgressão dessa norma deverá ser imediatamente comunicada à Autoridade Marítima. (Capitania dos Portos).

60. VISITORS

It will not be allowed visits to the ship when it is operating in the Private Pier – Ageo 1. The entrance on board is restricted to the employees of the company, port authorities, experts, technicians of inspecting firms etc, whose work demand their presence or when authorized/solicited by the captain, always with the access authorized by the Port Guard under control of the Port Authority.

61. THE USE OF TRANSMISSIONS IN THE PIER

It is strictly forbidden the use of the radiotransmissor while the ship is tied to the Pier. The non-compliance to this rule can cause in letter of protest and fine imposed to the ship by the authorities.

62. THE USE OF PORTABLE RADIOS

The transceiver portable radios have to be the recommended type, fireproof (INTRINSICALLY SAFE). The ship must have VHF radio fixed in the center of cargo control, with sufficient reach to the Terminal contact during all operation.

63. PROPELLER MOVEMENTS

When tied to the Private Pier – Ageo 1, the ship shall not move its propeller(s) while remains connected to the loading hoses. Ratchet can be used, after proper notification to the Port operator, since the propeller moves in a slow and safe way. The ship will be sponsored to any damage that results from the non-observance of this procedure. .

64. DISEMBARKED CREW MEMBERS

All expenses with the crew members disembarked, including hospitalization, repatriation or other reasons will run by the shipowner's account.

65. PROCEDURE IN CASE OF SPILLAGE

In case of spillage, the loading must be interrupted immediately and notify the Terminal and the vessel and put into practice the PIE - Plano Integrado de Emergência ABTL. (Integrated Emergency Plan)

66. SMALL BOATS ALONGSIDE

It must be carefully observed the strict prohibition concerning to the stay of the small boats alongside or its proximity when the vessel is moored in the Private Pier- Ageo 1. Only boats of authorities may stay in the proximity or counter board, and since they fulfill all safety requirements.

The non-compliance of this norm shall immediately be communicated to the Maritime Authority. (Port Captancy)

67.VAPOR PARA APITO

O apito deverá ser mantido alimentado, com ar ou com vapor, durante todo o tempo em que o navio permanecer operando.

68.AVISOS

O navio deverá exibir em ambos os bordos cartazes de aviso com os seguintes dizeres:

- Não Fumar
- Não Usar Luzes Desprotegidas
- Proibido Visitantes

69.INTERRUPÇÃO DA OPERAÇÃO

A carga ou descarga do navio pode ser interrompida em caso de incêndio, ou princípio de incêndio a bordo, em terra, noutro navio que esteja passando a distância considerada perigosa ou em qualquer outra situação que possa oferecer perigo para o navio ou Pier Privativo – Ageo 1.

A operação poderá ser interrompida com rajadas de ventos acima de 45 nós e quando houver fortes descargas elétricas atmosféricas, a critério inclusive do Terminal.

O pessoal do Terminal está autorizado a suspender a operação no caso de descumprimento de quaisquer regras, leis ou regulamentos anteriormente citados, ou de qualquer situação de perigo que o prático ou Supervisores de Operações acreditem existir.

Espera-se que os navios acatem e cumpram todos os regulamentos e normas concernentes à segurança universalmente aceites e adotados no transporte marítimo de granéis, notadamente inflamáveis.

O comandante tem todo o direito de interromper a operação, caso tenha razões para crer que esta não oferece segurança e desde que avise o Terminal com antecedência.

70.FUMO

Não será permitido fumar nos navios atracados, exceto nos compartimentos considerados aprovados para esse fim pelo navio e pelo Terminal e/ou certificados como oferecendo segurança para esse fim. Os cinzeiros do navio deverão ser do tipo de segurança ou conter água em seu interior. No Pier Privativo – Ageo 1, ou mesmo na Ilha Barnabé, não há qualquer espaço onde seja possível a prática de fumo.

71.LUZES DESPROTEGIDAS

Só será permitido o uso, no convés, de iluminação elétrica à prova de gás, durante a operação do navio.

72.FIAÇÃO ELÉTRICA

Equipamento elétrico portátil do convés deverá ser desligado.

67.STEAM TO WHISTLE

The whistle shall be fed, with air or steam, during all the time in which the ship is operating.

68.WARNINGS

The ship must not demand in both sides warning signs with the following messages:

- Do not smoke
- Do not use unprotected lights
- Prohibited visitors

69.INTERRUPTION OF OPERATION

The loading and unloading may be interrupted in case of fire, the beginning of fire on board, onshore, on another ship that is passing by in a considerable dangerous distance or at any other situation that may offer danger to the ship or to the Private Pier- Ageo 1.

The operation may be interrupted with gusts of wind above 45 knots and when there are strong atmospheric electrical discharges, including the Terminal's criteria.

People from the Terminal is authorized to stop operation in case of non-compliance of any rules, laws or regulations before mentioned, or of any dangerous situation that the pilot or the Operation Supervisor believes there is.

It is expected that the ships respect and observe the regulations and norms concerning to safety universally accepted and adopted in the maritime transport of bulk, noted flammable.

The captain has all the rights to interrupt the operation, in case he is sure to believe that this one does not offer safety and since he reports to the Terminal in advance.

70.SMOKING

It will not be allowed to smoke on moored ships, except in the compartments considered approved to this purpose by the ship and by the Terminal and/or certified as offering safety to this purpose. The ashtrays of the ship must be safe or contain water in its interior. In the Private Pier - Ageo 1, or even in the Barnabé Island, there is no place where it is possible smoking.

71.UNPROTECTED LIGHTS

It will only be allowed the use, in the deck, of electrical light gas proof, during the operation of the vessel.

72.ELECTRICAL WIRING

Portable electric equipment from the deck must be off.

73.LANTERNAS ELÉTRICAS E PORTÁTEIS

As lanternas elétricas portáteis terão de ser do tipo aprovado e certificado como de segurança em locais perigosos.

74.PORTAS E VIGIAS DE COMPARTIMENTO HABITÁVEIS À MEIA-NAU

Todas as portas e vigias dos compartimentos habitáveis a meio-navio deverão permanecer fechadas durante as operações de carga e descarga. Deverá haver o máximo cuidado para evitar a entrada de gás nesses compartimentos.

75.PORTAS E VIGIAS DOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS DE POPA

Todas as portas, vigias e aberturas existentes nos compartimentos habitáveis de popa que derem para o convés deverão ser mantidas fechadas.

Abertura e portas a sotavento do convés de operação que possam dar passagem a gases e vapores para o interior do navio deverão ser conservadas fechadas.

Caso o representante do Terminal solicite, devem ser atendidos seus avisos e sugestões e tomadas providências acauteladoras que visem a impedir a invasão por gases e vapores de produto das áreas normalmente sem perigo do navio onde possam existir fontes de ignição.

76.VENTILADORES E CACHIMBOS

Os ventiladores e cachimbos deverão estar orientados convenientemente em relação aos suspiros dos tanques e ao vento reinante, de modo a não captarem vapores inflamáveis.

77.ADMISSÃO DE AR DO SISTEMA DE AR-CONDICIONADO CENTRAL

Deverão ser mantidas fechadas quaisquer admissões de ar atmosféricos que possam captar vapores de produtos. Serão mantidas fechadas todas as aberturas que distem até 25 metros (82 pés), vertical ou horizontalmente, de quaisquer aberturas nos tanques de carga ou suspiros.

78.COMUNICAÇÃO DURANTE A CARGA E DESCARGA

Durante as manobras e permanência do navio no Píer, o operador do Terminal deverá ser avisado sempre que houver alterações na vazão, através do transceptor fornecido pelo canal 1 VHF.

79.REGULAMENTO DE SEGURANÇA PARA OPERAÇÃO DE NAVIOS

Os Terminais Ageo adotam as normas preconizadas pela International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT). Assim sendo, antes do início das operações e diversas vezes durante seu decorrer, os inspetores de segurança, poderão visitar o navio e, em companhia do oficial para tal fim designado, para verificar e assegurar de que as normas de boa prática referentes à segurança estão sendo observadas, não somente pelo navio, mas também por terra.

73.ELECTRICAL AND PORTABLE FLASHLIGHTS

The electrical and portable flashlights will have to be the type of approved and certified as safe in dangerous places.

74.DOORS AND SIDESCUTTLES OF LIVING COMPARTMENT TO AMIDSHIPS

All doors and sidescuttles in the inhabitable compartments to amidships must remain closed during all loading and unloading operations. There must be extreme care to avoid the entrance of gas in these compartments.

75.DOORS AND SIDESCUTTLES IN INHABITABLE COMPARTMENT OF THE STERN

All doors, sidescuttles and openings existing in inhabitable compartment of the stern that go to the deck must be kept closed.

The opening and the leeward doors from the operational deck that can give passage to gases and vapour to the interior of the ship must be kept closed.

In case the Terminal representative requires, his warnings and suggestions must be attended and all precautionary measures taken that restrain the invasion of gases and vapour of the product of the areas normally without danger of the ship where can exist ignition sources.

76.FANS AND COWLS

The fans and cowls must be oriented conveniently in relation to the air vent from the tanks and the reigning wind, so not to capture flammable vapors.

77.ADMISSION OF AIR FROM THE CENTRAL AIR-CONDITIONER SYSTEM

Shall remain closed any admission of atmospheric air that may capture vapors of products. Shall be kept closed all openings that are distant until 25m (82 knots), vertically or horizontally, of any openings in the cargo tanks or air vents.

78.COMMUNICATION DURING LOADING AND UNLOADING

During all the manuevers and laytime of the ship in the Pier, the Terminal operator must be notified always when there are alterations in the flow, through the transceiver provided by channel 1 VHF.

79.REGULATIONS OF SAFETY TO THE SHIPS OPERATION

Ageo Terminals adopt the rules preconized by the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT). So, before the beginning of the unloading operations, during the course, safety inspectors, may visit the ship and, in companion with an official designed for that, to verify and assure that the rules of good practice referring to safety are being observed, not only by the ship but also onshore.

Os navios que de acordo com a Convenção SOLAS têm que possuir Sistema de Gás Inerte (SGI), devem estar com os tanques de carga totalmente pressurizados com gás inerte teor de oxigênio abaixo de 8% antes do início da operação e mantê-los com esse teor durante a operação.

Qualquer irregularidade com o funcionamento do Sistema de Gás Inerte deve ser informada ao Terminal. Nesse caso, a operação deverá ser interrompida. O seu reinício só será permitido quando o SGI estiver funcionando.

A menos que seja especificamente estabelecido por escrito entre o comandante e o representante do Terminal, todas as bocas de ulagem ou portas de visita serão conservadas fechadas durante o período de operação, exceto quando para o uso a que se destinam, isto é, com o fito de medir a ulagem para obtenção de amostragem, temperaturas ou observar os tanques. Quer quando abertas, quer quando fechadas, todas as aberturas de ulagem deverão ser protegidas por telas corta-chamas, limpas, de tipo aprovado e em perfeitas condições.

A vazão de carregamento deverá ser controlada, para evitar excesso de pressão no interior dos tanques de carga.

Nota: Comandantes que acompanham as transferências de carga pelo Terminal verificam o teor de oxigênio no gás inerte contido no interior dos tanques de carga, por meio de um analisador de oxigênio portátil, antes das operações de descarga, carga, lastreamento ou deslastreamento. Se o navio falhar quanto a esta solicitação, isso poderá resultar em sua desatracação.

80.TAMPAS DOS TANQUES DE CARGA

Antes que o navio se desloque para o Píer Privativo – Ageo 1, todas as tampas de tanques, de ulagem e de visita deverão ser fechadas e trancadas, a menos que o comandante disponha de certificado de degaseificação e que todo o lastro a bordo seja limpo.

Durante a operação, as aberturas de tanques de carga e combustível serão utilizadas conforme o sistema de segurança de alívio dos tanques. O mesmo se aplica aos tanques de lastro permanente.

81.EQUIPAMENTO DE COMBATE À INCÊNDIO

O equipamento de emergência e de combate deverá ser mantido pronto para uso e à mão enquanto o navio permanecer atracado.

As mangueiras de incêndio deverão ser estendidas, ficando uma avante e outra a ré, a menos que os monitores de combate a incêndio possam substituir essa exigência.

Caso o incêndio não seja debelado, o navio deverá ser imediatamente afastado do Píer (desamarrado e rebocado).

Dois extintores portáteis de carga química seca devem ficar a postos junto ao manifold de carga a bordo.

82.CABOS DE REBOQUE DE EMERGÊNCIA

Cabos de aço para reboque de emergência deverão ser deixados pendentes até a altura da água, pela bochecha e pela alheta de um dos bordos e passados nos cabeços de bordo, ficando as mãos dos cabos na altura da água durante toda a operação de transferência.

Ships, that according to the Convention SOLAS have to possess Inert Gas Systems (IGS), must be with the tanks for loading totally pressurized with inert gas content of oxygen lower than 8% before the beginning of the loading and keep them with this content during the operation.

Any irregularity with the functioning of the Inert Gas System it must be informed to the Terminal. In this case, the operation must be interrupted. Its restart will only be allowed when IGS is working.

Unless it is specifically established in writing between captain and the Terminal representative, all ship's hole ullage or manhole will be conserved closed during the operation period, except when to the use in which they are destined to, which is to measure the ullage to obtain sample, temperatures or observe the tank. When they are opened or closed all the openings of ullage must be protected by screens flame trap, clean, of approved type in perfect conditions.

The flow of the loading must be controlled, to avoid excess of pressure in the interior of the cargo tanks.

Note: captains that accompany cargo transfer along the Terminal check the content of oxygen in the inert gas comprised inside the cargo tank, using a portable oxygen analyzer, before operations of loading, unloading, ballasting and remove ballast. If the ship fails to this solicitation, this may result in its unmooring.

80.TANK CAP IN CARGO TANKS

Before the ship move to the Private Pier – Ageo 1, all the tank lids, ullage and manhole must be closed and locked, unless the captain disposes of a certificate of degassing and that all ballast on board must be cleaned.

During operation, the opening of the loading tanks and bunker will be used according to the safety system of relief of the tanks. The same applies to the tanks with a permanent ballast.

81.EQUIPMENT TO FIRE FIGHTING

The emergency equipment and fire fight shall be kept ready to use and at hand, while the ship is moored.

The fire hoses must be extended, being one ahead and another abaft, unless the monitors to firefight may substitute this demand.

In case the fire cannot be eradicated, the ship must be immediately moved away from the Pier (unmoored and towed)

Two fire extinguishers with dry chemical loading must be ready near the manifold of cargo on board.

82.TOW CABLES OF EMERGENCY

Steel wire cables to emergency tow are left hung up to the water level, by the bow and quarter of one of the boards and passed on the board bitt, keeping near the cables in the level of the water during all transfer operation.

Além disso, todos os navios petroleiros devem estar de acordo com a Resolução A535 da assembleia da IMO, que descreve reboque de emergência e seus equipamentos avante e a ré, consistindo em forte alça de elaborar e cabo de reboque. Esse equipamento deve estar estendido e acessível para a conexão imediata quando o navio estiver no berço do quadro-de-boias.

83.EMBARCAÇÕES DE SALVATAGEM

As embarcações de salvatagem poderão ser arriadas para treinamento da tripulação.

84.COMPASSO

Além das máquinas estarem em prontidão, o navio deve ser mantido em condições de compasso até 5 metros (16 pés), que possibilite o seu afastamento do Pier se for necessário.

85. FATOS OU ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

As ocorrências definidas como fatos e/ou acidentes da navegação verificadas a bordo das embarcações nacionais e estrangeiras, quando em manobra, atracadas e fundeadas nos locais previstos nas presentes informações, deverão ser comunicadas, com a maior brevidade, à Capitania dos Portos, por seus comandantes ou agentes.

86.FECHAMENTO DE VÁLVULAS

Todas as válvulas principais de mar devem estar bem fechadas antes do início da descarga. Convém atentar para a necessidade de evitar poluições e recorrer à manobra de todas as válvulas antes de iniciar o bombeamento, e conduzir a descarga com plena consciência e atenção, evitando erros e atrasos que possam redundar em extravasamentos. Serragem ou material similar deverá estar à mão para confinar e absorver derramamentos de óleo no convés. Outras providências paralelas devem ser tomadas com a finalidade de evitar poluição do mar.

87.VIGILÂNCIA QUANTO AO BOMBEAMENTO

Durante todo o transcorrer do bombeamento, deverá ser mantido um segundo homem no convés, a fim de, em casos de extravasamentos e outras quaisquer eventualidades, poder agir no sentido de contornar a anormalidade.

88.PORTAS ESTANQUES

As portas estanques que dão acesso aos corredores devem permanecer fechadas com os atracadores passados e apertados.

89.RAMONAGEM

Não poderão ser efetuadas ramonagens nem limpezas de tubulação de caldeira, de qualquer espécie, com o navio no Pier. Devem ser tomadas todas as precauções para que não escapem centelhas pela chaminé.

Besides that, all petrol tanks must be in accordance to the Resolution A535 from the Assembly of IMO, that describes emergency towing and its equipment ahead and abaft, consisting in a strong strap to elaborate and tow cable. This equipment must be extended and accessible to the immediate connection when the ship is on the berth of the buoys mooring.

83.RESCUE BOATS

The rescue boats may be lowered to the crew training.

84.COMPASS

Besides the machines are ready, the vessel must be kept in compass conditions until 5 meters (16 knots), that allows withdrawal from the Pier when necessary.

85.FACTS OR ACCIDENTS OF NAVIGATION

The occurrence defined as facts and/or accidents of navigation verified on board of national and international embarkations, when maneuvering, mooring or anchored in places in accordance with the present information, must be reported briefly to the Port Captancy, by its captains or agents.

86.VALVES CLOSURE

All main valves from the sea must be well closed before the beginning of the discharge. It is appropriate to consider the need to avoid pollution and appeal to maneuver of all valves before the beginning of the pumping, and conduct the discharge consciously and attentively, avoiding mistakes and delays that can cause overflow. Sawdust or similar material must be handy to restrict and absorb oil spill at the deck. Other parallel arrangements must be made in order to avoid sea pollution.

87.SURVEILLANCE WHEN PUMPING

During all the pumping process, there must be a second man in the deck, so that in case of overflow and any other eventuality, he can act to solve the abnormality.

88.TIGHT DOOR

All the tight doors that lead to the hallways must remain closed with the mooring lines passed and tightened.

89.FINAL CLEANING

Final cleaning may not be made not even cleaning in the boiler pipeline, or any other type, with the vessel in the Pier. All precautions must be taken so any spark is released through the chimney.

90.TUBOS E ULAGEM

Telas corta-chamas devem ser mantidas sobre as bocas dos tubos de ulagem, portinholas das tampas (visores) e aberturas similares.

91.SINAL DE INCÊNDIO E EXPLOSÃO

No evento de incêndio em qualquer dependência do navio, não importando sua extensão, o sinal de alarme deve ser dado imediatamente. Este aviso deve ser emitido também pelo rádio, ocorrendo o mesmo com referência a explosão.

92.REPAROS OU SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO

Não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção de qualquer natureza que envolvam risco de centelha ou outros meios de ignição enquanto o navio estiver amarrado no Pier.

Nenhum reparo na praça de máquinas poderá ser efetuado após a expedição do Pronto a Operar.

93.EXCESSO DE FUMAÇA

É proibido descarregar fumaça densa pela chaminé dos navios amarrados ao Pier. O descumprimento dessa regulamentação acarretará uma ou várias das seguintes sanções:

- Interrupção imediata da operação;
- Multa pelas autoridades competentes;
- Retirada compulsória do navio do berço;
- Comunicação da infração aos armadores;
- As multas, perda de tempo e todas as demais despesas correlatas serão debitadas ao navio.

94. CHECKLIST DE SEGURANÇA DO NAVIO/TERMINAL

De acordo com o Guia Internacional de Segurança para Navios-Tanques e Terminais (ISGOTT), antes de qualquer operação deve-se preencher o Checklist de Segurança do Navio/Terminal, a ser fornecido pelo Terminal, e estabelecer os procedimentos para uma parada de emergência.

95.DEGASEIFICAÇÃO

Não é permitida a degaseificação de tanques estando o navio atracado no Pier.

96.BOIAS SALVA-VIDAS E ESCADAS

Na aproximação ou na saída do navio, uma escada de práctico, tipo quebra-peito, deverá estar à feição para o uso imediato e com comprimento suficiente para alcançar a lancha. À noite, a escada deverá ser iluminada de modo que a lancha possa aproximar-se, e o práctico possa subir ou descer com segurança.

Boia salva-vida com cabo de 1 quartel deve estar à mão, e uma espia para embarcações miúdas deve estar a sotavento.

90.PIPES AND ULLAGE

Screens flame traps must be kept in the ship's hole of ullage, hole portinholas das tampas (visores) and similar openings.

91.FIRE SIGN AND EXPLOSION

In the event of fire in any dependence of the ship, it does not matter its extension, the sign of alarm must be given immediately. This warning must be emitted also by the radio, occurring the same with reference and explosion.

92.REPAIRS OR THE MAINTENANCE SERVICE

It may not be performed any repairs or maintenance work of any kind that evolve risk of sparks or other ways of ignition while the ship is tied to the Pier

No repair in the machinery room may be performed after the dispatch of Pronto a Operar (Ready to Operate).

93.EXCESS OF SMOKE

It is forbidden to release dense smoke through the chimney of tied ships in the Pier. The non-observance to this rule will entail one or several of the following sanctions:

- Immediate interruption of the operation;
- A fine by the competent authorities;
- Mandatory withdrawal of the ship from the berth;
- Communication of the infraction to the shipowners;
- The fine, the time consumed and all dispenses correlated will be charged to the ship.

94.SAFETY CHECKLIST OF THE SHIP/ TERMINAL

According to the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), before any operation the Checklist of Security of the Ship/ Vessel must be filled in, supplied by the Terminal, and established the procedures to an emergency stop.

95.DEGASSING

It is not permitted the degassing of tanks while the ship is moored to the Pier.

96.SAFETY BUOYS AND GANWAYS

In the approach or departure of the ship, an accommodation ladder, like a Jacob's ladder must be ready to the immediate use and with sufficient length to reach the motorboat. At night, the ladder must be lighted so the motorboat can reach, and the pilot can go up and down with safety.

A lifebuoy with a 1 cable's length must be at hand, and a mooring line for small barges must be lee side.

97.SUSPENSÃO DA OPERAÇÃO POR MAU TEMPO

As operações poderão ser suspensas temporariamente durante tempestades, trovoadas e/ou ventos fortes, inclusive a critério do Terminal.

98.EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL - CIRCULAÇÃO NO PÍER (EPIS)

É expressamente proibida a circulação de pessoas no Píer sem que estejam protegidas com:

- Uniformes Operacionais (Camisas de Manga Longa);
- Botas de Segurança;
- Óculos Tipo Google;
- Capacete de Segurança com Jugular;
- Colete Salva-Vidas.

99.ILUMINAÇÃO NOTURNA DO COSTADO

Quando atracado à noite o costado do bordo oposto ao Píer e deck/ manifold deverão ser iluminados, por medida de segurança.

100.FECHAMENTO DAS VIGIAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeteiros; deixe as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, acessos às áreas internas trancadas, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

101.CONTROLE DE ACESSO AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS

Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancadas, garantindo o controle de entrada e saída pelo vigia de portaló.

102.IÇAMENTO DAS ESCADAS DE PORTALÓ

Nos fundeadouros, dificultar o acesso de estranhos mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. Quando atracado, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do Píer.

103.VIGILÂNCIA NO PORTALÓ

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-o identificar todo o pessoal que entra ou sai do navio.

Facilite o seu serviço recomendando que a guarnição colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

104.OCORRÊNCIAS DE ROUBO, FURTO OU ASSALTO

Além das providências para o apoio imediato, as ocorrências relativas a roubos ou assaltos, tanto de carga quanto dos valores e objetos do navio ou de tripulantes, devem ser relatados ao agente do navio para a divulgação às autoridades competentes.

97.SUSPENSION OF OPERATION DUE TO BAD WEATHER

The operations will be suspended temporarily during storms and thunderstorms and/or strong winds, including to the criteria of the Terminal.

98.EQUIPMENTS OF INDIVIDUAL PROTECTION – CIRCULATION AROUND THE PIER (EPIS)

It is expressly forbidden the circulation of people in the Pier without being protected with:

- Operational Uniforms; (Long sleeve shirt);
- Security Boots;
- Google type glasses;
- Security Helmet with with Jugular;
- Safety life Jacket.

99.NIGHT LIGHT ALONGSIDE

When moored at night, the alongside opposite board to the Pier and deck/ manifold must be lightened, as safety measure.

100.CLOSURE OF SIDESCUTTLES

Sidescuttles may be to easily access to skillful evildoers; leave them closed with attachment brackets passed always when absent. Try also to keep accesses to the internal areas locked, making sure the entrance control and the departure through the accommodation ladder.

101.ACCESS CONTROL THROUGH THE INHABITABLE COMPARTMENTS

The cabins and other inhabitable compartments must be kept locked always when their occupants are out. Try also to keep, the accesses to the internal areas locked, guaranteeing the entrance and departure control through the guard.

102.LIFTING ACCOMMODATION LADDERS

In the Anchorage, make it difficult the access of strangers keeping the accommodation ladders lifted and rope ladder. When moored, leave the accommodation ladder lowered by the board of the Pier.

103.SURVEILLANCE IN THE GANGWAY

Require a good surveillance work. Make him identify all the personnel that board and get off the ship. Make your job recommended so that the garnish collaborates with the control. Do not permit that the guard is absent, except if replaced by another guard or crew member.

104.OCCURRENCE OF THEFT, ROBBERY OR MUGGING

Besides all the precautions to the immediate support, the relative occurrences to thefts, robberies and muggings, to the cargos and to the values and objects form the ship or crew members, must be reported to the ship agents so to the report to the competent authorities.

Elas usarão tais informações para se orientar quanto à adoção de outras providências que contribuam para garantir a segurança de seu navio e de sua tripulação.

105.PESCA

É proibido praticar pesca durante a permanência no Píer Privativo – Ageo 1.

106.INCÊNDIO E EXPLOSÃO

Caso haja incêndio ou explosão a bordo de navio atracado, todas as medidas que estiverem de acordo com a melhor avaliação, tanto do Terminal quanto do Comandante do navio ou de seu representante, deverão ser prontamente adotadas.

Tais procedimentos de emergência deverão ser logo postos em prática, incluindo nesses casos a pronta retirada do navio do berço.

Será acionado o PIE - Plano Integrado de Emergência/ABTL.

107.SISTEMA DE GÁS INERTE

De acordo com a Convenção SOLAS 74/78 e suas emendas, os navios são obrigados a possuir sistemas de gás inerte com percentagem de oxigênio abaixo de 8% antes do início de qualquer operação, devendo-se manter tal condição durante toda a operação. O Terminal deve ser informado sobre qualquer problema com o sistema de gás inerte de bordo.

108.RECURSOS PARA COMBATE À POLUIÇÃO

Em caso de poluição ou risco de poluição proveniente de navio, ou do próprio Terminal, deverá imediatamente ser providenciada comunicação ao Terminal, que dispõe, para uso imediato, de recursos para combate à poluição.

Os custos envolvidos no combate à poluição causada por navio deverão ser ressarcidos, por meio de clubes de seguros internacionais (P&I Clubs). Danos a terceiros e ao meio ambiente deverão ser indenizados pelos referidos clubes, incluindo vazamento de lixo e detritos.

A Diretoria de Portos e Costas, através da Capitania dos Portos, aplicará as multas previstas em lei, no que diz respeito à poluição ambiental, além dos próprios órgãos públicos ambientais pertinentes.

109.RECURSOS PARA COMBATE A INCÊNDIO

Conforme já mencionado, existe um Plano Integrado de Emergência entre os Terminais de Granéis Líquidos da ABTL que atuam no Porto de Santos, para ações em emergências. Está formalizado, em efetivo funcionamento, sendo realizado treinamento periodicamente. Os recursos aplicáveis do Píer Privativo – Ageo 1 podem ser observados no Anexo III.

110.NORMAS DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA OS NAVIOS

Algumas normas já mencionadas são aqui enfatizadas.

They will use such information to orientate as to the adoption of other precautions that contribute to guarantee the safety of his ship and his crew members.

105.FISHING

It is forbidden to go fishing during the laytime in the Private Pier-Ageo 1.

106.FIRE AND EXPLOSION

In case there is fire or explosion on board of a moored ship, all measures that were in agreement with the best evaluation, as for the Terminal as for the Captain of the ship or its representative, must be promptly adopted.

Such emergency procedures must be soon put into practice, including in these cases the prompt withdrawal of the ship from the berth.

The PIE will be activated - Plano Integrado de Emergência/ABTL. (Integrated Plan of Emergency)

107.SYSTEM OF INERT GAS

According to the Convention SOLAS 74/78 and its amendments, ships are obliged to have systems of inert gas with the percentage of oxygen lower than 8% before the beginning of any operation. The terminal must be informed about any problem with the inert gas on board.

108.RESOURCES TO COMBAT POLLUTION

In case of pollution or risk of pollution coming from the ship, or its own Terminal, it must be immediately communicated to the Terminal, that disposes, to an immediate use, resources to combat the pollution.

The costs involved in the combat of the pollution caused by ship must be reimbursed, by Protection and Indemnity insurance (P&I Clubs). Third-party damages and to the environment must be indemnified by the referred clubs, including leakage and debris.

The board of directors of the Ports and Coasts, through the Captaincy of Ports, will fine according to the law, in relation to the environmental pollution, besides their own environmental public body.

109.RESOURCES TO COMBAT FIRE

As mentioned before, there is an Integrated Plan of Emergency between Terminals of Liquid Bulk from ABTL that act in Santos Port to the emergency actions. It is formalized, in effective operation, and with periodically training. The resources applied in the Private Pier – Ageo 1 can be observed in attachment III.

110.SAFETY NORMS AND OPERATIONAL PROCEDURES TO THE SHIPS

Some norms already mentioned are here emphasized.

Os navios devem atentar para os procedimentos operacionais listados a seguir:

- Deve ser mantido a bordo do navio um contingente mínimo de tripulantes capaz de executar com segurança as operações de carga e descarga e atuar em caso de emergência, incluindo desatracar o navio caso necessário;
- Equipamentos de radio transmissão e radares não devem ser utilizados enquanto o navio estiver atracado no píer, à exceção dos portáteis, para comunicação como pessoal de terra;
- Todas as aberturas dos tanques de carga devem ser mantidas seguramente fechadas durante as operações de carga e lastro, a menos que alguma precise ser mantida aberta por motivos operacionais;
- As bocas de ulagem também devem ser mantidas fechadas. Caso necessitem, por motivos operacionais, ser mantidas abertas, devem ser protegidas por telas corta-chamas;
- As entradas de ar condicionado central e dos sistemas de ventilação mecânica devem ser ajustadas para evitar a entrada de gases vindos do ambiente externo, se possível mantidos através de recirculação de ar no interior de espaços fechados;
- Devem ser evitados martelos hidráulicos que possam provocar vibrações nas linhas de tubulação do Terminal;
- Em caso de ocorrência de tempestades com descargas elétricas, a descarga será interrompida, estando o navio inertizado ou não;
- Durante as operações de carga e descarga, lastro e deslastro e lavagem de tanques, deve ser mantida atenção para evitar-se o escape de óleo através das válvulas de mar;
- Os embornais do convés devem ser mantidos seguramente tamponados e selados;
- Não é permitido operação de desgaseificação de tanques enquanto o navio permanecer atracado;
- Devem ser adotadas todas as recomendações de segurança (quando aplicável) constantes do ISGOTT (Internacional Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

111. TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

Devem ser observadas as seguintes normas complementares:

- Na demanda dos fundeadouros e ao chegar à baía ou dela sair, os navegantes devem ter atenção ao grande número de navios em trânsito ou fundeados; ao grande número de veleiros e embarcações de recreio navegando na baía de Santos e suas proximidades; e às frequentes realizações de eventos náutico esportivos;
- No tráfego entre os fundeadouros e o Porto ou Píer deve ser dada especial atenção ao grande número de pequenas embarcações em movimento, em todo o estuário, de dia e de noite;
- Todas as embarcações de arqueação bruta igual ou superior a 20, exceto as de pesca, esporte, recreio e interior de porto, devem obrigatoriamente fornecer seus dados de identificação à estação de rádio **PWS-88**, nas seguintes situações:
- Logo após fundear em qualquer fundeadouro ou dele suspender;
- Ao ter a Ilha das Palmas pelo través, na demanda do porto;

Ships must regard to the operational procedures listed below:

- It must be kept on board a minimum contingent of crew members capable to execute the safety operations of loading and unloading and act in case of emergency, including unmooring the ship when necessary;
- Radio transmission equipment and radars must not be used while the ship is moored in the Pier, except portables, to communicate with personnel on shore;
- All the openings of the cargo tanks must be kept safely closed during cargo and ballast operations, unless one of them needs to be kept open, due to operational reasons;
- Tank ullage must be kept closed. In case it is necessary, due to operational reasons, to be kept open, they must be protected with fire-trap screens;
- The central air-conditioning intakes and the mechanical ventilation must be adjusted to avoid the entrance of gases coming from the external environment, if possible kept through the re-circulation of air in the interior of closed spaces;
- Must be avoided hydraulic hammers that can cause vibration in the Terminal pipeline;
- In case of storms with electrical discharges, the discharge will be interrupted, being the vessel inerted or not;
- During the loading and unloading operations, ballast and deballast and tank cleaning, the attention must be kept to avoid oil spillage through the valves;
- The deck scuppers must be safely kept buffered and sealed;
- It is not permitted the degassing of tanks while the ship is moored;
- It must be adopted all safety recommendations (while applicable) constants to ISGOTT (International Safety Guide for Oil tankers and Terminals).

111. TRANSIT AND LAYTIME IN THE PORT

The following complementary norms must be observed:

- In the demand of anchorages and when arriving at the bay or when departing, the navigators must pay attention to the great number of ships in transit or anchorages; to the great number of sailboats and recreational crafts sailing in the Santos bay and its proximities, and to the frequent nautical events that are held;
- in the traffic between the anchorages and the Port or Pier it must be given special attention to the great number of barges in movement, in all the estuary, day and night;
- all barges of gross tonnage the same or superior to 20, except fishing boats, sports watercraft, recreational and interior of port, must mandatorily provide their identification data to the radio station **PWS-88**, in the following situations:
- Soon after anchoring at any anchorage or heave from it;
- Having Palmas Island abeam, in the demand of the Port;

- Logo após atracar ou mudar de atracação; e
 - Ao iniciar a manobra de desatracar ou suspender, na saída do porto;
 - A Velocidade máxima permitida é de 9 nós , exceto para as lanchas da Capitania dos Portos e do Corpo de Bombeiros, quando necessário;
 - No Período noturno não são permitidas as manobras de atracação, desatracação, movimento ao largo e reboque de embarcações que não possam dispor de seus sistemas de propulsão e/ou governo;
 - Nas movimentações, o ferro (âncora) deve ser mantido acima da linha de flutuação;
 - As manobras necessárias à atracação podem ser realizadas ao largo do local de atracação , observadas as restrições indicadas na carta;
 - Somente as embarcações miúdas autorizadas pela Capitania dos Portos podem trafegar entre navios fundeados e pontos de terra, sendo o embarque e desembarque de pessoal e material restritos às áreas alfandegadas;
 - Os navios atracados não podem manter as escadas de portaló e de quebra-peito do bordo do mar arriadas. A escada de portaló do bordo do mar deve permanecer rebatida em seu berço e a do bordo do PIER deve dispor de rede de proteção;
 - Os navios fundeados podem manter uma escada de portaló arriada, no período entre o nascer e o pôr do sol. Fora deste período a escada só pode ser arriada quando necessário;
 - Os navios fundeados ou atracados devem recolher o lixo em recipientes adequados e providos de tampa, até sua retirada de bordo. Não é permitido o uso de depósitos de lixo, sacos plásticos ou outros recipientes dependurados fora da borda;
 - É proibido o esgoto de porões ou tanques que contenham produtos químicos, óleo ou substâncias poluentes;
 - É permitido o tratamento e a pintura de costado e convés, inclusive o uso de pranchas, observadas as normas de segurança do trabalho;
 - As embarcações de salvatagem podem ser arriadas para treinamento da tripulação sem prévia licença da Capitania dos Portos;
 - Os navios fundeados e atracados devem manter o costado com iluminação adequada. As chatas ou barcas atracadas a contrabordo também devem permanecer devidamente iluminadas;
 - As ocorrências definidas como fato ou acidente de navegação, verificadas a bordo durante a estadia, devem ser comunicadas à Capitania dos Portos pelo comandante ou seu representante legal, antes do despacho do navio;
 - Na atracação ao Píer Privativo – Ageo 1, os navios com hélices de passo variável (HPC) deverão ser auxiliados por mais um rebocador, como empurrador, além dos obrigatórios;
 - O número mínimo de rebocadores a serem utilizados em cada manobra é estabelecido pela Capitania dos Portos de São Paulo, em portaria específica, em função da tonelagem de porte bruto do navio a manobrar e de força de tração estática longitudinal requerida.
- Right after to moor or change berth; and
 - When beginning maneuver of unmooring or heave, on the way out the Port;
 - The maximum speed allowed is 9 knots, except for crafts from the Port Captainty and Firemen, when necessary;
 - During the night it is not allowed mooring and unmooring maneuvers movement to deep sea and towing barges that dispose its propulsion system or govern;
 - In the movements; the steel (anchor) must be kept above floating line;
 - The maneuvers necessary to moor can be operated to deep sea from the berth, observed the restrictions nominated in the chart;
 - Only small barges authorized by the Port Captainty may transit around anchored ships and land ports, being the embark and disembark of personnel and materials restricted to the customs areas;
 - Moored ships cannot keep the accommodation ladders and rope ladder on board lowered. The accommodation ladder sea side must remain folded at its berth and the one from the PIER side must dispose of a safety net;
 - The anchored ships must keep the accommodation ladder lowered, from sunrise and sunset. Beside this period the ladder can only be lowered when necessary;
 - The anchored or moored ships must collect trash in suitable recipients provided with caps, until its withdrawal from aboard. It is not permitted the use of trash storage, or plastic bags or other recipients hung outside the board;
 - It is forbidden the sewage of ship's hold or tanks that contain chemical products, oil and polluting substances;
 - It is permitted the treatment and the painting of the ship's side and ship's deck, including the use of gangways, observing the norms of work security;
 - Rescue boats may be lowered for crew training without previous license from the Ports Captainty;
 - Anchored and moored ships must keep the ship's side with suitable light. The barges and lighters moored counter board must also remain lighted;
 - The events defined as facts or navigation accident, verified on board during laytime, must be communicated to the Port Captainty by the captain or his legal representative, before the dispatch of the ship;
 - In the mooring at the Private Pier – Ageo , the ships with propellers of variable step (HPC) they must be supported by one more tug, as a pusher, besides the mandatory ones;
 - The minimum number of tugs to be used in each maneuver is established by the Ports Captainty from São Paulo, in specified legal action regulation, in function of the tonnage of the ship's deadweight to maneuver and the traction strength static longitudinal required.

ANEXO I - AGÊNCIAS MARÍTIMAS

Fonte:

http://www.fenamar.com.br/pesquisas/detalhe_agencia.php?id=684

AGÊNCIA MARÍTIMA GRANEL LTDA

Sindicato: SINDAMAR
Endereço: RUA: GENERAL CÂMARA, 141 / Compl.: 9 andar, cj. 94
Cidade: SANTOS/SP - SP
CEP: 11010-121
Telex: 13-1952-AMGB-BR
☎ Telefone(s): 13-3221-6622
☎ Fax: 13-3221-2333
🌐 Internet: www.granel.com.br
✉ E-Mail: amg.santos@granel.com.br

AGÊNCIA MARÍTIMA CARGONAVE SP LTDA

Sindicato: SINDAMAR
Endereço: PRAÇA DA REPUBLICA / Compl.: 62 7 ANDAR
Cidade: SANTOS - SP
CEP: 11013921
☎ Telefone(s): 13-3216-2007
☎ Fax: 13-3219-2183
✉ E-Mail: cargonave@cargonave-sts.com.br

FERTIMPORT S/A

Sindicato: SINDAMAR
Endereço: RUA: FREI GASPAR, 22 / Compl.: 8º andar
Cidade: SANTOS/SP - SP
CEP: 11010-090
Telex: 13-1788-FPOR-BR
☎ Telefone(s): 13-3201-9000
☎ Fax: 13-3219-6497
🌐 Internet: www.fertimport.com.br
✉ E-Mail: pnaef.fertimport@bunge.com

AGÊNCIA MARÍTIMA ORION LTDA

Sindicato: SINDAMAR
Endereço: Praça Barão do Rio Branco,14 / Compl.: 9º andar
Cidade: SANTOS - SP
CEP: 11010-921
☎ Telefone(s): 13-32133100
☎ Fax: 13-3213-3109
🌐 Internet: www.amorion.com.br
✉ E-Mail: orion@sts.amorion.com.br

OCEANUS AGÊNCIA MARÍTIMA S/A

Sindicato: SINDAMAR
Endereço: RUA CIDADE DE TOLEDO, 13 / Compl.: 12º ANDAR
Cidade: SANTOS/SP - SP
CEP: 11010-010
Telex: 13-1061-BR
☎ Telefone(s): 13-3202-2085
☎ Fax: 13-3219-1194
🌐 Internet: www.oceanus.com.br
✉ E-Mail: everson.ssz@oceanus.com.br

ATTACHMENT I – MARITIME AGENCIES

Source:

http://www.fenamar.com.br/pesquisas/detalhe_agencia.php?id=684

AGÊNCIA MARÍTIMA GRANEL LTDA

Union: SINDAMAR
Address: RUA: GENERAL CÂMARA, 141 / Compl.: 9th floor, conj. 94
City: SANTOS/SP - SP
Zip Code: 11010-121
Telex: 13-1952-AMGB-BR
☎ Telephone(s): 13-3221-6622
☎ Fax: 13-3221-2333
🌐 Internet: www.granel.com.br
✉ E-Mail: amg.santos@granel.com.br

AGÊNCIA MARÍTIMA CARGONAVE SP LTDA

Union: SINDAMAR
Address: PRAÇA DA REPUBLICA / Compl.: 62 7th floor
City: SANTOS - SP
Zip Code: 11013921
☎ Telephone(s): 13-3216-2007
☎ Fax: 13-3219-2183
✉ E-Mail: cargonave@cargonave-sts.com.br

FERTIMPORT S/A

Union: SINDAMAR
Address: RUA: FREI GASPAR, 22 / Compl.: 8th floor
City: SANTOS/SP - SP
Zip Code: 11010-090
Telex: 13-1788-FPOR-BR
☎ Telephone(s): 13-3201-9000
☎ Fax: 13-3219-6497
🌐 Internet: www.fertimport.com.br
✉ E-Mail: pnaef.fertimport@bunge.com

AGÊNCIA MARÍTIMA ORION LTDA

Union: SINDAMAR
Address: Barão do Rio Branco Square,14 / Compl.: 9th floor
City: SANTOS - SP
Zip Code: 11010-921
☎ Telephone(s): 13-32133100
☎ Fax: 13-3213-3109
🌐 Internet: www.amorion.com.br
✉ E-Mail: orion@sts.amorion.com.br

OCEANUS AGÊNCIA MARÍTIMA S/A

Union: SINDAMAR
Address: CIDADE DE TOLEDO Street, 13 / Compl.: 12th floor
City: SANTOS/SP - SP
Zip Code: 11010-010
Telex: 13-1061-BR
☎ Telephone(s): 13-3202-2085
☎ Fax: 13-3219-1194
🌐 Internet: www.oceanus.com.br
✉ E-Mail: everson.ssz@oceanus.com.br

ROCHA TOP - TERMINAIS E OPERADORES PORTUÁRIOS LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: AV CONEGO DOMENICO RANGONI, 5525 – KM 84
 Cidade: GUARUJÁ/SP - SP
 CEP: 11454-630
 Telefone(s): 13-3347-9400
 Fax: 13-3347-9415
 Internet: www.rochatop.com.br
 E-Mail: isergio@rochatop.com.br

UNIMAR AGENCIAMENTOS MARÍTIMOS LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: PRAÇA CORREIA DE MELO, 09
 Cidade: SANTOS/SP - SP
 CEP: 11013-220
 Telex: 1236-DGAM-BR
 Telefone(s): 13-2101-7890
 Fax: 13-3234-8030
 Internet: www.unimar-agency.com.br
 E-Mail: alettieri@ssz.unimar-agency.com.br

FREE SHIPPING AGENCIAMENTOS LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: RUA: CARVALHO DE MENDONÇA, 238 / Compl.: 6 ANDAR
 Cidade: SANTOS - SP
 CEP: 11070-101
 Telefone(s): 13-3232-1406
 Fax: 13-3232-1626
 Internet: www.freeshipping.com.br
 E-Mail: gilmar@freeshipping.com.br

WILLIAMS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: RUA: BRAZ CUBAS, 37 / Compl.: 8º ANDAR CJ.86
 Cidade: SANTOS/SP - SP
 CEP: 11013-161
 Telex: 13-2272-WILL-BR
 Telefone(s): 13-3222-9334
 Fax: 13-3235-1063
 Internet: www.williams.com.br
 E-Mail: willssz@williams.com.br

WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: RUA: TUIUTI, 58
 Cidade: SANTOS/SP - SP
 CEP: 11010-220
 Telex: 1013-WSON-BR
 Telefone(s): 13-3211-2300
 Fax: 13-3219-5250
 Internet: www.wilsonsons.com.br
 E-Mail: agest@wilsonsons.com.br

DEEP SEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: RUA JOÃO PESSOA, 16 / Compl.: SALAS 505 A 508
 Cidade: SANTOS - SP
 CEP: 11013000
 Telefone(s): 13-3227-7700
 Fax: 13-3227-7800
 Internet: www.deepsea-agency.com
 E-Mail: deepsea@deepsea-agency.com

ROCHA TOP - TERMINAIS E OPERADORES PORTUÁRIOS LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: CONEGO DOMENICO RANGONI Avenue, 5525 – KM 84
 City: GUARUJÁ/SP - SP
 Zip Code: 11454-630
 Telephone(s): 13-3347-9400
 Fax: 13-3347-9415
 Internet: www.rochatop.com.br
 E-Mail: isergio@rochatop.com.br

UNIMAR AGENCIAMENTOS MARÍTIMOS LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: CORREIA DE MELO Square, 09
 City: SANTOS/SP - SP
 Zip Code: 11013-220
 Telex: 1236-DGAM-BR
 Telephone(s): 13-2101-7890
 Fax: 13-3234-8030
 Internet: www.unimar-agency.com.br
 E-Mail: alettieri@ssz.unimar-agency.com.br

FREE SHIPPING AGENCIAMENTOS LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: CARVALHO DE MENDONÇA Street, 238 / Compl.: 6th floor
 City: SANTOS - SP
 Zip Code: 11070-101
 Telephone(s): 13-3232-1406
 Fax: 13-3232-1626
 Internet: www.freeshipping.com.br
 E-Mail: gilmar@freeshipping.com.br

WILLIAMS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: BRAZ CUBAS Street, 37 / Compl.: 8th floor CJ.86
 City: SANTOS/SP - SP
 Zip Code: 11013-161
 Telex: 13-2272-WILL-BR
 Telephone(s): 13-3222-9334
 Fax: 13-3235-1063
 Internet: www.williams.com.br
 E-Mail: willssz@williams.com.br

WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: TUIUTI Street , 58
 City: SANTOS/SP - SP
 Zip Code: 11010-220
 Telex: 1013-WSON-BR
 Telephone(s): 13-3211-2300
 Fax: 13-3219-5250
 Internet: www.wilsonsons.com.br
 E-Mail: agest@wilsonsons.com.br

DEEP SEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: JOÃO PESSOA Street, 16 / Compl.: rooms 505 to 508
 City: SANTOS - SP
 Zip Code: 11013000
 Telephone(s): 13-3227-7700
 Fax: 13-3227-7800
 Internet: www.deepsea-agency.com
 E-Mail: deepsea@deepsea-agency.com

BLUE OCEAN AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: RUA FREI GASPAR, 51 / Compl.: SALA 44
 Cidade: SANTOS - SP
 CEP: 11010-091
 ☎ Telefone(s): 13-2127-8400 / 13-2127-8404
 📠 Fax: 13-2127-8406
 ✉ E-Mail: santos@blueoceanagency.com

ROCHAMAR AGENCIA MARITIMA S/A

Sindicato: SINDAMAR
 Endereço: AV: PINHEIRO MACHADO, 22 / Compl.: CJ. 91
 Cidade: SANTOS - SP
 CEP: 11075-000
 ☎ Telefone(s): 13-3226-9500
 📠 Fax: 13-3226-9509
 🌐 Internet: www.rochamar.com
 ✉ E-Mail: jamador@rochamar.com

GAC BRASIL

Sindicato: SINDARIO
 CNPJ: 07925554000220
 Endereço: AV. VENEZUELA, 27 / Compl.: 815
 Cidade: RIO DE JANEIRO - RJ
 CEP: 20081-311
 ☎ Telefone(s): 21-2233-8099
 📠 Fax: 21-2223-4210
 ✉ E-Mail: shipping.brazil@gacworld.com

NORTH STAR

Endereço: RUA PEDRO LESSA, 1640. Sl.604 - APARECIDA
 Cidade: SANTOS - CEP: 11025-002
 ☎ Fone: 13-3877-0080/ 0086
 📠 Fax: 13-3877-0086
 ✉ E-mail: santos@nsshopping.com.br

ANEXO II - ENDEREÇOS ÚTEIS**PRONTO-SOCORROS E HOSPITAIS**

Pronto Socorro Ana Costa
 Rua Pedro Américo, 60, Santos
 Fone: 13-3228-9000 ramal: 555
www.anacosta.com.br

Hospital Ana Costa
 Rua Pedro Américo, 60, Santos
 Fone: 13-3229-9000
www.anacosta.com.br

Hospital Ana Costa – Ambulatório de Especialidades
 Avenida Washington Luiz, 49
 Fone: 13-3228-9000
www.anacosta.com.br

Hospital Ana Costa – Centro de Diagnóstico
 Rua Amazonas, 143, Santos
 Fone: 13-3228-9000
www.anacosta.com.br

Hospital Guilherme Álvaro
 Rua Oswaldo Cruz, 197, Santos
 Fone: 13-3202-1300
Hga-dt@saude.sp.gov.br

BLUE OCEAN AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Union: SINDAMAR
 Address: FREI GASPAR street, 51 / Compl.: room 44
 City: SANTOS - SP
 Zip Code: 11010-091
 ☎ Telephone(s): 13-2127-8400 / 13-2127-8404
 📠 Fax: 13-2127-8406
 ✉ E-Mail: santos@blueoceanagency.com

ROCHAMAR AGENCIA MARITIMA S/A

Union: SINDAMAR
 Address: PINHEIRO MACHADO Avenue, 22 / Compl.: CJ. 91
 City: SANTOS - SP
 Zip Code: 11075-000
 ☎ Telephone(s): 13-3226-9500
 📠 Fax: 13-3226-9509
 🌐 Internet: www.rochamar.com
 ✉ E-Mail: jamador@rochamar.com Union: SINDAMAR

GAC BRASIL

Union: SINDARIO
 CNPJ: 07925554000220
 Address: VENEZUELA Avenue, 27 / Compl.: 815
 City: RIO DE JANEIRO - RJ
 Zip Code: 20081-311
 ☎ Telephone(s): 21-2233-8099
 📠 Fax: 21-2223-4210
 ✉ E-Mail: shipping.brazil@gacworld.com

NORTH STAR

Address: PEDRO LESSA Street, 1640. Sl.604 - APARECIDA
 City: SANTOS - CEP: 11025-002
 ☎ Phone: 13-3877-0080/ 0086
 📠 Fax: 13-3877-0086
 ✉ E-mail: santos@nsshopping.com.br

ATTACHMENT II – USEFUL ADDRESSES**EMERGENCY ROOMS AND HOSPITALS**

Emergency Room Ana Costa
 Address: Pedro Américo Street 60, Santos
 Phone: 13-3228-9000 connection: 555
www.anacosta.com.br

Ana Costa Hospital
 Address: Pedro Américo Street, 60, Santos
 Phone: 13-3229-9000
www.anacosta.com.br

Ana Costa Hospital – Ambulatory of Specialties
 Address: Washington Luiz Avenue, 49
 Phone: 13-3228-9000
www.anacosta.com.br

Ana Costa Hospital – Diagnosis Center
 Address: Amazonas Street, 143, Santos
 Phone: 13-3228-9000
www.anacosta.com.br

Guilherme Álvaro Hospital
 Address: Oswaldo Cruz Street, 197, Santos
 Phone: 13-3202-1300
Hga-dt@saude.sp.gov.br

Hospital São Lucas de Santos

Avenida Ana Costa, 168, Vila Matias, Santos
Fone: 13-2102-5000
www.saolucas.com.br

Casa de Saúde de Santos

Avenida Conselheiro Nébias, 644, Boqueirão, Santos
Fone: 13-3202-2500
www.casadesaudesantos.com.br

Pronto Socorro e Hospital Ana Costa

Via Santos Dumont, 3651, Guarujá
Fone: 13-3386-8787
www.anacosta.com.br

Pronto Socorro e Hospital Ana Costa

Avenida Nove de Abril, 1601, Cubatão
Fone: 13-3361-3435
www.anacosta.com.br

Hospital de Bertioiga

Praça Vicente Molinari, 246, Vila Itapanhau, Bertioiga
Fone: 13-3317-6369
Fone: 33199900
www.hospitalbertioiga.org.com

AUTORIDADES PÚBLICAS**CODESP – AUTORIDADE PORTUÁRIA**

Avenida Rodrigues Alves, s/n, Macuco - Santos
Fone: 13-3202-6565
www.portodesantos.com.br

DPC Diretoria de Portos e Costas

Rua Teófilo Otoni, 4, Centro, Rio de Janeiro
Fone: 21-2104-5236
www.dpc.mar.mil.br

IBAMA – Escritório Regional de Santos

Avenida Joaquim Montenegro, 297, Ponta da Praia, Santos
Fone: 13-3227-5775
www.ibama.gov.br

CETESB – Agência Ambiental de Santos

Rua Delfim Moreira, 56 – Embaré – Santos
Fone: 13-3227-7767
www.cetesb.sp.gov.br

CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Cais da Marinha, s/n, Macuco, Santos
Fone: 13-3221-3454
www.mar.mil.br/cpsp

ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

Avenida Indianópolis, 1111, São Paulo
Fone: 11-2276-1175 / 2276-1168
www.anp.gov.br

CORPO DE BOMBEIROS – 6º. Grupamento

Avenida Ana Costa, 387, Bairro Gonzaga, Santos
Fone: 13-3284-5447
www.corpodebombeiros.sp.gov.br

COORDENADORIA MUNICIPAL DEFESA CIVIL

Rua Rangel Pestana, 140, Vila Matias, Santos
Fone: 13-3208-1000
defesacivil@santos.sp.gov.br

São Lucas de Santos Hospital

Address: Ana Costa Avenue, 168, Vila Matias, Santos
Phone: 13-2102-5000
www.saolucas.com.br

Casa de Saúde de Santos

Address Conselheiro Nébias Avenue, 644, Boqueirão, Santos
Phone: 13-3202-2500
www.casadesaudesantos.com.br

Emergency Room and Ana Costa Hospital

Address: Via Santos Dumont, 3651, Guarujá
Phone: 13-3386-8787
www.anacosta.com.br

Emergency Room and Ana Costa Hospital

Address: Nove de Abril Avenue, 1601, Cubatão
Phone: 13-3361-3435
www.anacosta.com.br

Bertioiga Hospital

Address: Vicente Molinari Square, 246, Vila Itapanhau, Bertioiga
Phone: 13-3317-6369
Phone: 33199900
www.hospitalbertioiga.org.com

PUBLIC AUTHORITIES**CODESP – PORT AUTHORITY**

Address: Rodrigues Alves Avenue, s/n, Macuco - Santos
Phone: 13-3202-6565
www.portodesantos.com.br

DPC Portos e Costas Directory

Teófilo Otoni Street, 4, Centro, Rio de Janeiro
phone: 21-2104-5236
www.dpc.mar.mil.br

IBAMA – Regional Office in Santos

Joaquim Montenegro Avenue, 297, Ponta da Praia, Santos
Phone: 13-3227-5775
www.ibama.gov.br

CETESB – Ambiental Agency in Santos

Delfim Moreira Street, 56 – Embaré – Santos
Phone: 13-3227-7767
www.cetesb.sp.gov.br

PORT CAPTAINCY FROM SÃO PAULO STATE

Navy Docks, s/n, Macuco, Santos
Phone: 13-3221-3454
www.mar.mil.br

ANP – NATIONAL AGENCY OF PETROLEUM, NATURAL GAS E BIO FUELS

Indianópolis Avenue, 1111, São Paulo
Phone: 11-2276-1175 / 2276-1168
www.anp.gov.br

FIRE BRIGADE – 6th Grouping

Ana Costa Avenue, 387, Bairro Gonzaga, Santos
Phone: 13-3284-5447
www.corpodebombeiros.sp.gov.br

MUNICIPAL SURPEVISION OF CIVIL DEFENSE

Rangel Pestana Street, 140, Vila Matias, Santos
Phone: 13-3208-1000
defesacivil@santos.sp.gov.br

ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS

Praça da República, s/nº - Santos
Fone: 13-4009-1501
www.receita.fazenda.gov.br

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

Rua São Francisco, 500 – Centro – Santos – SP
Fone: 13-3299-8999
www.policiamilitar.sp.gov.br

POLÍCIA RODOVIÁRIA

Fone: 13-3352-5311
www.policiamilitar.sp.gov.br

VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA)

www.anvisa.gov.br

POLÍCIA MARÍTIMA (POLÍCIA FEDERAL)

www.dpf.gov.br

APOIO A EMERGÊNCIAS**ALPINA-BRIGGS**

Estrada Marco Pólo, 940, São Bernardo do Campo
Fone: 0800-7722220 (ID 610/611/629/630)
www.alpina.com.br/briggs

PETROBRAS – TRANSPETRO

Rua Alberto Shweitzer, 197, Alamoia, Santos
Fone: 13-3014-6100
www.transpetro.com.br

PIE ABTL

Fone: 13-9764-7149/ 9146-3846 (ID 601)
www.abtl.org.br

PAMG

Fone: 13-7805-4791 (ID 420)

PAM Retroporto

Fone: 3209-7032 (ID 501)

PAM Cubatão

Fone: 3362-4247

CORPO DE BOMBEIROS – 6º. Grupamento

Fone: 193 (ID 600)

GUARDA PORTUÁRIA – CODESP

Fone: 13-3234-3450 interno: 2333 (ID 618)

CUSTOMS OF SANTOS PORT

República Square, - Santos
Phone: 13-4009-1501
www.receita.fazenda.gov.br

MILITARY POLICE OF SÃO PAULO STATE

São Francisco Street, 500 – Centro – Santos – SP
Phone: 13-3299-8999
www.policiamilitar.sp.gov.br

ROAD POLICE

Phone: 13-3352-5311
www.policiamilitar.sp.gov.br

SANITARY SURVEILLANCE (ANVISA)

www.anvisa.gov.br

MARITIME POLICE (FEDERAL POLICE)

www.dpf.gov.br

SUPPORT AND EMERGENCIES**ALPINA-BRIGGS**

Marco Pólo Road, 940, São Bernardo do Campo
Phone: 0800-7722220 (ID 610/611/629/630)
www.alpina.com.br/briggs

PETROBRAS – TRANSPETRO

Alberto Shweitzer Street, 197, Alamoia, Santos
Phone: 13-3014-6100
www.transpetro.com.br

PIE ABTL

Phone: 13-9764-7149/ 9146-3846 (ID 601)
www.abtl.org.br

PAMG

Phone: 13-7805-4791 (ID 420)

PAM Retroporto

Phone: 3209-7032 (ID 501)

PAM Cubatão

Phone: 3362-4247

FIRE BRIGADE – 6th – Grouping

Phone: 193 (ID 600)

PORT GUARD – CODESP

Phone: 13-3234-3450 internal: 2333 (ID 618)

ÓRGÃOS DE APOIO**ABTL**

Fone: 13-3222-8389

www.abtl.org.br**ECOVIAS**

Fone: 0800-197878

www.ecovias.com.br**CPFL ENERGIA**

Fone: 0800-0557878

www.cpfl.com.br**SABESP**

Fone: 0800-0550565

www.sabesp.com.br**CET**

Fone: 0800-7719194

www.cetsantos.com.br**SUPPORT INSTITUTIONS****ABTL**

Phone: 13-3222-8389

www.abtl.org.br**ECOVIAS**

Phone: 0800-197878

www.ecovias.com.br**CPFL ENERGIA**

Phone: 0800-0557878

www.cpfl.com.br**SABESP**

Phone: 0800-0550565

www.sabesp.com.br**CET**

Phone: 0800-7719194

www.cetsantos.com.br

ANEXO III – EQUIPAMENTOS SEGURANÇA/ MEIO AMBIENTE/ QUALIDADE

ATTACHMENT III – SAFETY EQUIPMENTS/ENVIRONMENT/ QUALITY

	DESCRIÇÃO	QUANTIDADE
MEIO AMBIENTE	Barreira Absorvente de Produtos	04
	Saco de Turfa	02
	Manta Absorvente	20
	Luva de PVC Cano Longo	02
SEGURANÇA	Canhões fixos conectados com água ou espuma	02
	Carretas de 50kg de PQS	02
	Extintores água 10 litros	03
	Extintores 12Kg PQS	03
	03 Abrigos de combate a emergência contendo cada:	
	04 Lances de Mangueira	
	02 Chaves	
	02 Esguichos	
	* 01 Conexão Internacional (International Shore Fire Connection)	
	01 Kit de primeiros socorros contendo:	
	01 Diphoterine spray para o corpo	
	01 Diphoterine para olhos	
01 Abrigo de resgate em mar contendo:		
01 Boia com Sinalizador e Corda		
01 Colete salva vidas		
Caminhão Tanque e Hidrovácuo		
Capacidade de armazenamento de água de 4 m ³		
Capacidade de armazenamento de diversos de 8 m ³		
Carreta tanque capacidade de 30 m ³		
QUALIDADE	Pasta com FISPQs	01

* Somente no abrigo de combate a emergência Nº 03

	DESCRIPTION	QUANTITY
ENVIRONMENT	Barrier Absorber of Products	04
	Bag of Peat	02
	Absorber Blanket	20
	Long-lenght Glove of PVC	02
SAFETY	Fixed cannons connected with water and foam	02
	Trucks of 50kg PQS	02
	Water extinguishers 10 liters	03
	Extinguisher 12Kg PQS	03
	03 Emergency combat shelters containing each:	
	04 Hose Measures	
	02 Spanners	
	02 Nozzles	
	* 01 International Shore Fire Connection	
	01 Fisrt-aid kid containing:	
	01 Diphoterine spray to the body	
	01 Diphoterine to teh eyes	
01 Rescue Shelter in sea containing:		
01 Bouy with Beacons and Rope		
01 Safety Vest		
Tank Trunck and Hydrovacuum		
Capacity of water storage of 4 m ³		
Capacity of storage of different items of 8 m ³		
Tank truck capacity of 30 m ³		
QUALITY	Folder with FISPQs	01

* Only in the emergency combat shelter # 3

ANEXO IV – PLANTA DE LOCAÇÃO PÍER PRIVATIVO – AGEO 1

ATTACHMENT IV - PLANT OF LOCATION PRIVATE PIER- AGEO 1

Latitude: 23° 55' 23"

Latitude: 23° 55' 23"

Longitude: 46° 20' 00"

Longitude: 46° 20' 00"

