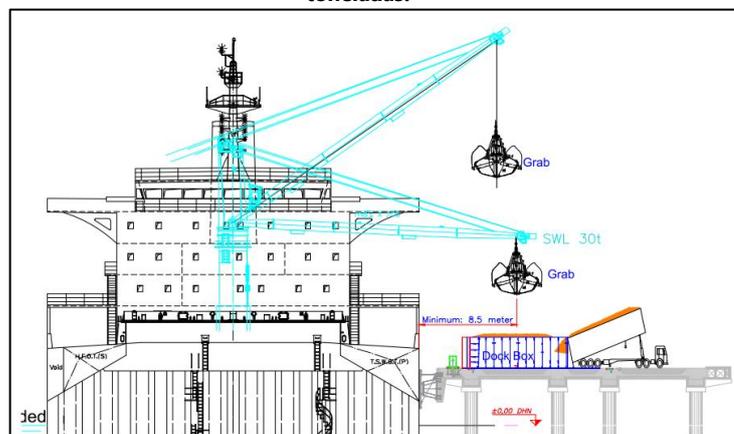


REQUISITOS DO NAVIO E CONDIÇÕES OPERACIONAIS PARA AREIA

- REQUISITOS DO NAVIO E CONDIÇÕES OPERACIONAIS

1. Os Armadores devem cumprir as regras nacionais e internacionais para Navegação, além disto, conhecer as regras de Navegação e Atracação e Ancoragem do Terminal da ENSEADA definidas pela norma N-EIN-TUP-001 rev.06. Esta norma está disponível nos sites da Autoridade Marítima (CPBA) do Estado da Bahia e da ENSEADA <https://www.marinha.mil.br/cpba/sites/www.marinha.mil.br/cpba/files/port-97-2022-cpba-dig.pdf>.
2. Os Navios carregados com carga devem ter um calado máximo de 11,6m. Antes da atracação e da partida, o ARMADOR deve consultar o praticagem sobre as restrições diárias de calado decorrentes das condições climáticas, mau tempo, variação da maré e folga de segurança abaixo da quilha (FAQ / UKC).
3. O VPC ("Volume de Descarga Pior Caso") dos Navios deve ser de 1.000 m³.
4. Os Armadores são responsáveis por contratar praticagem e rebocadores para possibilitar a operação de seus Navios.
5. Os Navios usados para o carregamento/descarregamento de carga devem ser compatíveis com as características do cais #1 do porto e do canal de acesso marítimo, o que implica um máximo DWT de 65.000.
6. Os tipos de Navios a serem usados para os fins deste contrato devem ter as dimensões máximas: Ultramax ou Supramax, com comprimento total ("LOA") de até 210m, boca de 33m e pontal de 19m.
7. Os Navios devem estar totalmente equipados com 04 guindastes e grabs adequados e/ou maquinário para levantar a carga das caixas metálicas localizadas no cais sem a necessidade de equipamentos eletromecânicos adicionais a serem implantados e/ou instalados no porto para esta atividade, não serão embarcados equipamentos para correção de carga dentro dos porões do navio. Sendo realizado apenas pelos próprios guindastes de bordo.
8. Todos os guindastes a bordo, se instalados no centro do Navio, devem se estender além do lado do Navio em pelo menos 8,5 metros e garantir uma carga de trabalho segura (SWL) de 30 em seu alcance máximo. (Figura 1)

Figura 1 Vista Transversal de Embarcação com guindaste de bordo com lança aberta, capacidade para 30 toneladas.



9. Todos os guindastes a bordo devem estar equipados com *grabs* com capacidade volumétrica mínima de carga útil de 10 m³ e sem vazamentos.

10. O arranjo geral de atracação é ilustrado abaixo (figura 2).

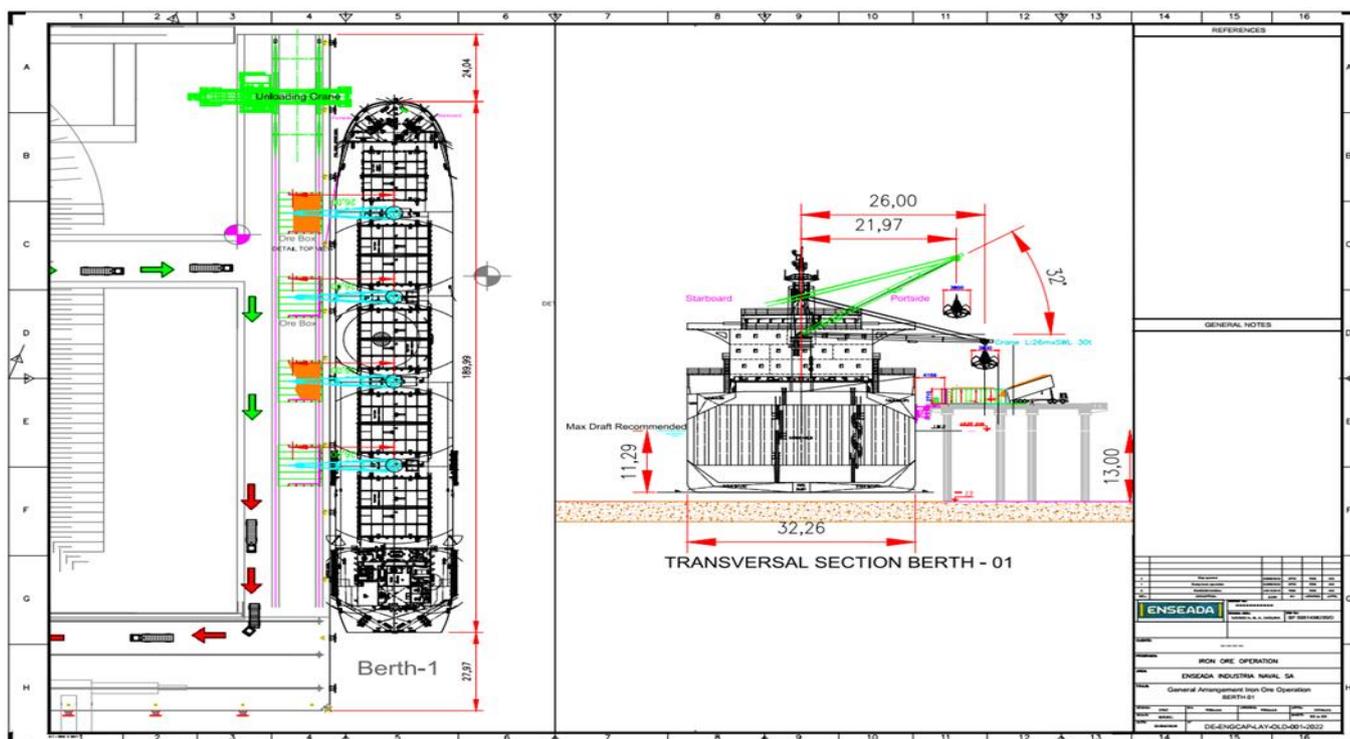


Figura 2 - Disposição Geral de Atracação para Carregamento de Carga

11. O Navio poderá atracar em qualquer bordo da embarcação (bombordo ou boreste) após alinhamento com o Terminal. Após a atracação do Navio, os Serviços de Estiva começarão somente quando os porões estiverem inspecionados e liberados e quando todos os guindastes/Grabs estiverem disponíveis, funcionando apto a iniciar o carregamento.
12. O carregamento de carga a bordo dos porões do Navio deve ser realizado pelos guindastes do Navio. Após cada sequência de carregamento ser concluída, um novo processo começará em outros porões do Navio até que o Serviço de Estiva seja concluído de acordo com o plano de carregamento emitido pelo comandante do navio.
13. Os Serviços de Estiva começarão com o plano de carregamento emitido, que define o volume e outras especificações a serem carregadas em cada porão de carga, desde que o calado final do Navio seja respeitado. O ARMADOR deve definir o plano de carregamento e sua sequência considerando o uso simultâneo de 4 (quatro) equipados com *grabs*, bem como verificar o calado final antes da partida e/ou ajustar para o correto equilíbrio do Navio.

• **INSPEÇÃO DO NAVIO:**

O Navio deve possuir a bordo todos os certificados sanitários e outras autorizações necessárias para atracar em um Porto Brasileiro, conforme as Regulamentações Brasileiras.

O Navio deve estar em conformidade com os requisitos do Navio e as condições de operação do Terminal conforme declarado neste documento.

pelo menos 10 dias antes da data de chegada programada do Navio à ENSEADA, o Armador deve fornecer os seguintes documentos para a aprovação do Navio:

Todos os certificados de classe e regulamentares do Navio; cópia da confirmação de entrada do Navio e política relacionada à cobertura de casco e máquinas de primeira classe para o Navio, incluindo cobertura de colisão e encalhe; a cópia da entrada do Navio e termos e condições para cobertura de P&I com Grupo Internacional cobrindo poluição, responsabilidades de terceiros e remoção de destroços, para valores compatíveis com a prática de mercado.

- **JANELA DE CHEGADA E ATRACAÇÃO DO NAVIO PARA RECEBIMENTO DE CARGA NO TERMINAL**

O Agente do ARMADOR deve notificar a ENSEADA sobre atualizações na Janela de Chegada e seu estreitamento da seguinte forma:

Após aceitação pela ENSEADA, a Janela de Chegada deve ser reduzida para 3 (três) dias corridos e notificada à ENSEADA pelo menos 10 (dez) dias corridos antes do primeiro dia desta Janela de Chegada.

Um (1) dia corrido de Janela de Chegada ("Dia de Chegada") - a ser emitido pelo menos cinco (5) dias corridos antes do Dia de Chegada; e

Atualizações do Tempo Estimado de Chegada ("ETA") - a serem emitidas pelo menos quatro (4), três (3), dois (2) e um (1) dia corrido antes da Data de Chegada.

- Se houver condições climáticas que impeçam os Navios de entrar, operar e/ou navegar no Terminal e/ou no cais do Terminal ou tornem impossível o carregamento dos Navios, o que, portanto, atrasa o cronograma de partidas do Terminal, a ENSEADA deve informar o ARMADOR do(s) novo(s) ETA(s) ou Janela(s) de Chegada.

- Antes da chegada do Navio na área de ancoragem, todos os documentos do Navio devem estar prontos para atracação e carregamento de carga, e o mestre deve emitir um Aviso de Prontidão ("NOR") para a ENSEADA. Após o recebimento do NOR, o Navio aguardará na fila até ser chamado pela ENSEADA para alocação no cais do Terminal para iniciar a Operação de Carregamento de Carga, sem garantia quanto ao tempo máximo de espera, bem como a ENSEADA não terá direito/obrigação de pagar ao ARMADOR e/ou a qualquer cliente do ARMADOR qualquer indenização ou compensação por tal espera, nem será aplicada nenhuma cobrança por demurrage, detenção, compensação de despacho ou qualquer outra cobrança decorrente desta espera contra a ENSEADA.

- Para o carregamento de carga, a ENSEADA fornecerá a atividade de carregamento e estiva a ser cobrada do CLIENTE e não do ARMADOR.

- O Navio, enquanto alocado no Cais, deve permanecer atracado pelo período máximo de 5 (cinco) dias corridos, contados a partir da atracação no Cais, ou um período menor se a Operação de Carregamento de Carga for concluída em um tempo menor, o que ocorrer primeiro ("Tempo Livre").

O tempo livre não será suspenso devido à falha do equipamento do Navio.

Uma vez excedido o Tempo Livre e se o Navio permanecer no cais por motivos não imputáveis à ENSEADA, a ENSEADA poderá exigir que o Navio desatracue do cais ao qual foi originalmente amarrado, e o Navio deve ir para uma área de ancoragem fora da área do Terminal. Nesse caso, o ARMADOR ficará isento de pagar a Taxa de Atraso a partir do momento em que o Navio desatracou do cais.

Uma vez determinado que o Navio desatracou do cais do Terminal, o ARMADOR deverá aguardar a próxima disponibilidade do cais para continuar o carregamento do Navio.