



MARINHA DO BRASIL
COMANDO DO 4º DISTRITO NAVAL
CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO

NORMAS PARA MANOBRAS DO
COMPLEXO PORTUÁRIO DA BAÍA
DE SÃO MARCOS

JANEIRO / 2021

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO

Esta Norma visa conciliar uma utilização otimizada dos portos e terminais da Zona de Praticagem nº 4 (ZP-4) com as limitações impostas pela Natureza, dadas as peculiares condições hidrológicas da Baía de São Marcos.

O cumprimento destas Normas não dispensará o Prático de seu julgamento, no exercício de sua atividade profissional.

Casos omissos serão avaliados pela Capitania dos Portos, assessorada pela Praticagem da ZP-4.

1) COMUNICAÇÃO POR RÁDIO:

PORTO	CANAIS VHF	ALTERNATIVA VHF
ALUMAR	9	8
ITAQUI	11	12, 10, 9, 8, 68 e 74
TMPM	13, 67	12, 10, 8 e 68

Observações

- Nas manobras simultâneas, os canais ímpares são para a desatracação, devendo o navio que entra utilizar o canal indicado como alternativa, ou seja, de número par;
- O canal 8 fica designado para segurança das manobras;
- Em múltiplas manobras no Itaqui, a 1ª desatracação e a última atracação deverão utilizar o canal 11; e
- Considerando as peculiaridades locais, a tábua de marés da Vale, já homologada pelo Centro de Hidrografia da Marinha, será a referência para a definição de horários de Preamar (PM) e Baixa-mar (BM).

2) NOMENCLATURA

HP - altura da preamar;

HB - altura da baixa-mar;

PM – preamar;

BM - baixa-mar;

A - amplitude de maré ($A = HP - HB$);

POB – horário do Prático a bordo (*Pilot on Board*);

DWT - *Dead Weight Tonnage*;

LOA – comprimento “de fora a fora”, ou seja, comprimento máximo da embarcação, entre as partes mais salientes à proa e à popa, medido perpendicularmente à linha d’água.

CAPÍTULO 1

- 3) Fica estabelecido um **limite** de 7 (sete) manobras noturnas e 8 (oito) diurnas para mesma hora, a fim de aumentar a segurança da navegação.
- 4) Deverá ser feito um escalonamento nas manobras de entrada, a fim de aumentar a segurança dos navios nos POB, atendendo à recomendação do Tribunal Marítimo, de acordo com a seguinte regra:

A. SEQUÊNCIA PARA OS POB NAS PREAMARES

- Dois navios entrando: POB e POB+10min;
- Três navios entrando: POB-10min; POB; e POB+10min; e
- Quatro navios entrando: POB-10min; POB; POB+10min e POB+20min.

B. SEQUÊNCIA PARA OS POB NAS BAIXA-MARES

- Dois navios entrando: POB-10min e POB;
- Três navios entrando: POB-10min; POB e POB+10min; e
- Quatro navios entrando: POB-20min; POB-10min; POB e POB+10min.

CAPÍTULO 2

TERMINAL MARÍTIMO DA PONTA DA MADEIRA (TMPM) – VALE

Existem 2 tipos de marcação de manobras para esse Terminal:

1) MANOBRAS POR CORRENTE (PÍER 1 e PÍER 3 SUL):

Atracação: Na BM: POB 30min antes da BM até 2h antes da corrente atingir **2,5 nós** (com a corrente aumentando).

Perto da PM: POB 30min antes de a corrente atingir **2,5 nós** até 2h antes da PM (com a corrente diminuindo).

Desatracação: Na BM: POB 30min antes da BM até 1h antes de a corrente atingir **2,5 nós** (com a corrente aumentando).

Perto da PM: POB 30min antes de a corrente atingir **2,5 nós** até 1h antes da PM (com a corrente diminuindo).

Em manobras simultâneas, para as desatracações acima, no lugar de ser usado o critério de 1h antes, será usado o critério de 2h antes de a corrente atingir 2,5nós, no primeiro caso, e 2h antes da PM, no segundo.

Observações:

- a) Não existem manobras de desatracação por corrente com navios acima de 260k tons *Dead Weight Tonnage* (DWT);
- b) O Prático deverá esperar 30min após o horário marcado para atracação ou desatracação, quando então deverá forçosamente cancelar a manobra (desde que o limite de tempo para a manobra já esteja esgotado);
- c) Não pode haver manobra por corrente com navio atracado por BB;
- d) Nas saídas na BM, nenhum cabo do navio deverá ser largado antes do horário da BM; e
- e) Nas saídas na PM, nenhum cabo do navio deverá ser largado antes do horário do POB.

CAPÍTULO 2

2) MANOBRAS TRADICIONAIS (incluem amplitude de maré):

Observações:

- Na PM, quando houver entrada de navio carregado para o Terminal da ALUMAR, juntamente com manobras simultâneas no TMPM, os navios que manobram no TMPM devem dar prioridade de passagem para o navio que demanda a ALUMAR;
- Os navios do no Píer 4 têm prioridade sobre outras manobras no TMPM; e
- Os navios do Píer 4 devem manobrar em “time window” restrito.

PÍER 1

A t r a c a ç ã o

DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até 210k	BE	BM até 1h30min antes da PM (com $A \leq 4,5m$)
> 210k	BE	BM e 2h antes da PM
Até 210k	BB	1h30min antes da BM 1h30min antes da PM até PM (com $A \leq 4,5m$)

D e s a t r a c a ç ã o

DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até 260k	BE	<u>$A < 4,5m$</u> BM até 1h antes da PM. Quando a saída for 1h antes da PM, a entrada será 1h30min antes da PM
		<u>$A > 4,5m$</u> BM e 2h antes da PM <u>Com simultânea (s):</u> BM e de 2h 30min antes da PM até 2h antes da PM
> 260k	BE	BM e 2h antes da PM <u>Com simultânea (s):</u> BM e de 2h 30min antes da PM até 2h antes da PM
Até 210k	BB	1h antes da BM até 30min antes da BM 1h30min antes da PM até a PM, com $A \leq 4,5m$

CAPÍTULO 2

PÍER 3 SUL

A t r a c a ç ã o

DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até 210k	BE	BM até 1h30min antes da PM (com $A \leq 4,5m$)
> 210k	BE	BM e 2h antes da PM
Até 210k	BB	1h30min antes da BM 1h30min antes da PM até a PM (com $A \leq 4,5m$)

D e s a t r a c a ç ã o

DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até 210k	BE	<u>$A < 4,5m$</u> BM até 1h antes da PM. Quando a saída for 1h antes da PM, a entrada será 1h30min antes da PM
		<u>$A > 4,5m$</u> BM e 2h antes da PM <u>Com simultânea (s):</u> BM e de 2h 30min antes da PM até 2h antes da PM
> 210k	BE	BM e 2h antes do PM <u>Com simultânea (s):</u> BM e de 2h 30min antes da PM até 2h antes da PM
Até 210k	BB	1h antes da BM até 30min antes da BM 1h30min antes da PM até a PM (com $A < 4,5m$) Com amplitude > 4,5m só desatraca na BM.

PÍER 3 NORTE

A t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BE	BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0m$)
BE	BM e 2h antes da PM (com $A > 4,0m$)

D e s a t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BE	BM e 2h antes da PM <u>Com simultânea (s):</u> BM e de 2h 30min antes da PM até 2h antes da PM

Observações:

- Nas manobras de desatracação antes da PM, os cabos de amarração de terra só deverão ser retirados após embarque do Prático; e
- Não serão realizadas manobras por corrente no Píer 3 Norte.

CAPÍTULO 2

PÍER 4 SUL

A t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BE	BM e 2h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BE	BM e 2h antes da PM <u>Com simultânea (s): 30 min antes da BM e 2h antes da PM</u>

Observações

- d) Não serão realizadas manobras por corrente no Píer 4; e
- e) Manobras serão realizadas com dois Práticos.

PÍER 4 NORTE

A t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BE	BM e 2h antes da PM (em caráter experimental)

D e s a t r a c a ç ã o

DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até 330K	BE	BM e 2h antes da PM <u>Com simultânea (s): 30 min antes da BM e 2h antes da PM</u>
> 330K	BE	BM e 1h 30min antes da PM <u>Com simultânea (s): 30 min antes da BM e 2h antes da PM</u>

Observações:

- a) Não serão realizadas manobras por corrente no Píer 4; e
- b) Manobras serão realizadas com dois Práticos.

CAPÍTULO 3

PORTO DO ITAQUI

- 1) Desatracações marcadas no mesmo horário, proa com popa: Navio a montante desatraca primeiro, exceto cais 101.
- 2) Para $A > 5,0$ m, não haverá atracções 3h antes da PM.
- 3) Na BM, não haverá atracção por BB, quando o navio da saída estiver atracado por BE.

100

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,0 + HB)	BE	BM 3h até 2h antes da PM BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0$ m)
De (12,0 + HB) até (12,5 + HB)	BE	3h até 2h antes da PM
De (12,5 + HB) até 14,5	BE	2h antes da PM
Até (12,0 + HB)	BB	1h até 30min antes da BM
De (12,0 + HB) até 14,5	BB	1h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,0 + HB)	BE	30min após a BM até 1h antes da PM (obs. a)
De (12,0 + HB) até 14,5	BE	2h 30 min até 1h antes da PM (obs. b)
Até (12,0 + HB)	BB	BM 1h antes da PM até 1h após a PM
De (12,0 + HB) até 14,5	BB	1h antes da PM até 1h após a PM

Observações:

- a) Em manobras simultâneas na PM, sendo a atracção e a desatracção por BE, programar a desatracção **até 2h 30min** antes da PM.
- b) Em manobras simultâneas na PM, sendo a atracção e a desatracção por BE, programar a desatracção **2h 30min** antes da PM.

101

CAPÍTULO 3

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (11,5 + HB)	BE	BM 3h até 2h antes da PM BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0m$)
Até (11,5 + HB)	BB	1h até 30min antes da BM 1h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (11,5 + HB)	BE	30min após a BM até 1h antes da PM
Até (11,5 + HB)	BB	BM e 1h antes da PM até 1h após a PM

102

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (11,5 + HB)	BE	BM 3h até 2h antes da PM BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0m$)
Até (11,5 + HB)	BB	1h até 30min antes da BM e 1h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (11,5 + HB)	BE	30min após a BM até 1h antes da PM
Até (11,5 + HB)	BB	BM e 1h antes da PM até 1h após a PM

CAPÍTULO 3

103

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,0 + HB)	BE	BM 3h até 2h antes da PM BM até 2h antes da PM (se $A \leq 4,0m$)
De (12,0 + HB) até (12,5 + HB)	BE	3h até 2h antes da PM
De (12,5 + HB) até 14,5	BE	2h antes da PM
Até (12,5 + HB)	BB	1h até 30min antes da BM
De (12,5 + HB) até 14,5	BB	1h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,5 + HB)	BE	30min após a BM 2h 30min até 1h antes da PM
De (12,5 + HB) até 14,5	BE	2h 30min até 1h antes da PM
Até (12,0 + HB)	BB	BM 1h antes da PM até 1h após a PM
De (12,0 + HB) até 14,5	BB	1h antes da PM até 1h após a PM

Observações:

- Navios com mais de 35.000 de DWT, que carregam celulose, soja e milho no berço 103, só podem atracar por BE;
- Navios com qualquer carga e até 35.000 de DWT podem atracar por BB; e
- Navios com mais de 90k ton só atracam durante o dia (válido para 103, 104 e 105).

CAPÍTULO 3

104

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,0 + HB)	BE	BM 3h até 2h antes da PM BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0m$)
De (12,0 + HB) até (12,5 + HB)	BE	3h até 2h antes da PM
Até (12,5 + HB)	BB	1h até 30min antes da BM e 1h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,5 + HB)	BE	30min após a BM até 1h antes da PM
Até (12,0 + HB)	BB	BM 1h antes da PM até 1h após a PM
De (12,0 + HB) até (12,5 + HB)	BB	1h antes da PM até 1h após a PM

Observações:

1) Com base em critérios técnicos internacionais e considerado o porte dos navios que comumente atracam no local, a soma dos LOA dos navios dos píeres 104 e 105 não pode ultrapassar 413m. Entretanto, a soma dos LOA poderá ser de até 422m, desde que:

a) Para atracação 104:

i) A extremidade do navio do 105 esteja a 40m de distância do cabeço 12 (a meia distância entre os cabeços 9 e 10); e

ii) A extremidade do navio do 103 esteja de través com o cabeço 22.

b) Para atracação no 105:

i) O espaço no cais 105 seja igual ou maior ao comprimento do navio, acrescido de 20%; ou

ii) Se o comprimento do navio do 105 for igual ou maior do que 233m, a extremidade do navio do 104 deverá ficar afastada do cabeço 12 de uma metragem igual ou maior ao que exceder este valor (233m).

2) Navios com mais de 90k de DWT só atracam durante o dia nos píeres 103, 104 e 105.

CAPÍTULO 3

105

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,0 + HB)	Até 120k	BE	BM 2h antes da PM BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0m$)
De (12,0 + HB) até (12,5 + HB)	Até 120k	BE	2h antes da PM BM até 2h antes da PM (com $A \leq 4,0m$)
-	Até 50k	BB	1h antes da PM e 1h antes da BM (obs. a)

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
-	Até 50k	BE	30min após a BM até 1h antes da PM
Até (12,5 + HB)		BE	30min após a BM 2h 30min até 1h antes da PM (obs.c)
> (12,5 + HB)		BE	2h 30min até 1h antes da PM
-	Até 50k	BB	1h antes da PM até a PM

Observações:

- A atracação dos navios até 50k ton. por BB é condicionada ao calado de saída máximo de 12,5m;
- Navios com mais de 90k ton. só atracam durante o dia (válido para 103, 104 e 105); e
- Se não houver navio atracado no berço 106, o calado máximo permitido será de (14,50m + HB).

CAPÍTULO 3

106

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
Até (12,0 + HB)	Até 50k	BE	BM 3h até 2h antes da PM
De (12,0 + HB) até (12,5 + HB)	Até 50k	BE	3h até 2h antes da PM
Até (13,7 + HB)	Até 155k	BB	30min antes da PM e 1h até 30min antes da BM
Acima de (13,7 + HB)	Até 155k	BB	30min antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	DWT	BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
-	Até 50k	BE	30min após a BM até 1h antes da PM
Até (13,7 + HB)	-	BB	30min antes da BM e 1h antes da PM
Acima de (13,7 + HB)	-	BB	1h antes da PM

108

A t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BB	30 min antes PM e 1 h até 30 min antes BM

D e s a t r a c a ç ã o

BORDO	PERÍODO DE MANOBRA
BB	30 min antes BM e 1 h antes PM

Observação: Em caráter experimental, até reavaliação:

Atracção de navio com $DWT \leq 60.000$	Amplitude de maré limite de 5,8m
Atracção de navio com $60.000 < DWT \leq 80.000$ (máximo DWT)	Amplitude de maré limite de 5,5m

CAPÍTULO 4

TERMINAL DA ALUMAR

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	DWT ATÉ	PERÍODO DE MANOBRA
Até 7	25k	1h antes da BM e 1h30min antes da PM
De 7,01 a 11,58	84k	1h30min antes da PM
Até 8	45k	30min antes da PM (com A até 5,0m (*))

(*) Em caráter experimental

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	DWT	PERÍODO DE MANOBRA
Até 7	84k	BM e 2h a 1h antes da PM
De 7,01 até 9	84k	De 2h antes da PM a 1h antes da PM (se houver entrada na mesma maré, a atracação deverá ser 30min antes da PM, observando os requisitos para atracação com até 8m de calado)
9,01 a 11,58	84k	1h antes da PM (se houver entrada na mesma maré, a atracação deverá ser 30min antes da PM, observando os requisitos para atracação com até 8m de calado)

EMPREGO DE REBOCADORES NA ALUMAR

ATRACAÇÃO		
PORTE DO NAVIO	CONDIÇÃO	REBOCADORES
Até 50.000 DWT	-	2
Acima de 50.000 DWT	Carregado (calado \geq 9m)	3

DESATRACAÇÃO		
PORTE DO NAVIO	CONDIÇÃO	REBOCADORES
Até 50.000 DWT	Calado $<$ 11m	2
Qualquer porte	Calado \geq 11m	3
Acima de 50.000 DWT	Carregado (calado \geq 9m)	3
	Descarregado	2
Acima de 70.000 DWT	Berço 2 e BE	3

CAPÍTULO 4

REGRAS COMPLEMENTARES (ALUMAR)

- 1) Os horários de PM e BM para a definição dos horários das manobras serão os da tábua de marés da Vale, já ratificada pelo Centro de Hidrografia da Marinha, acrescidos de 15 minutos;
- 2) Não existem manobras simultâneas na BM;
- 3) Calado máximo de saída:

ALTURA DA MAREÉ PM (m) (HP)	CALADO MÁXIMO DE SAÍDA (m)
≥ 4,8	11,58
4,7	11,5
4,6	11,4
4,5	11,3
4,4	11,2
4,3	11,1

- 4) Os navios que entrarem no Terminal da ALUMAR para carregar no berço 1 terão como padrão a atracação por BE.

CAPÍTULO 5

PORTO GRANDE

Caso o Porto Grande volte a ter operações, as seguintes regras deverão ser cumpridas:

As manobras no PORTO GRANDE deverão ser marcadas no período compreendido entre 2 horas após a BM até 1 hora após a PM para atracação e desatracação.

Quando houver POB no par de boias 19x24 de rebocador supply para o PORTO GRANDE e houver DA (desatracar e atracar) no PORTO GRANDE, o POB da DA será 1 hora após a EA (entrar e atracar).

CAPÍTULO 6

PÍER DA PATROMORIA DA CPMA

A t r a c a ç ã o

CALADO (m)	PERÍODO DE MANOBRA
Até (6,0m + HB)	BM e 1h antes da PM

D e s a t r a c a ç ã o

CALADO (m)	PERÍODO DE MANOBRA
Até (6,0m + HB)	BM e 1h antes da PM

CAPÍTULO 7

TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES (*Ship to Ship - STS* ou *BUNKER*)

- 1) Somente ocorrerão com autorização prévia da Diretoria de Portos e Costas (DPC), via Capitania dos Portos do Maranhão;
- 2) A operação STS compreende, exclusivamente, a transferência de óleo como carga entre navios tanque, conforme definido no Anexo I da Convenção MARPOL 73/78;
- 3) Os navios envolvidos no recebimento e na transferência de óleo deverão possuir Planos de Operação STS que atendam ao contido no Anexo I da Convenção MARPOL 73/78, aprovados pelas respectivas Sociedades Classificadoras;
- 4) O início de cada operação deve ser informado à Capitania dos Portos do Maranhão com a antecedência que a assunto requer, tendo em vista a necessidade de trâmite da solicitação para a DPC. Deverão ser fornecidas, ainda, as seguintes informações:
 - nome, bandeira e número IMO dos navios envolvidos na operação STS, discriminando o navio que transfere a carga e o que a recebe;
 - localização geográfica, data e hora previstas para o início e para o término da operação;
 - tipo de óleo e quantidade a ser transferida;
 - identificação da empresa responsável pela operação e seus contatos;
 - se a operação será realizada com os navios fundeados ou em segmento; e
 - no caso de transferência com navios em movimento informar o rumo aproximado da faina;
- 5) As operações STS deverão ser realizadas de acordo com o Manuais de Operações STS das empresas envolvidas e o *Ship-to-Ship Transfer Guide* da *International Chamber of Shipping – Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF);
- 6) Antes do início das operações, os navios deverão atender aos requisitos previstos no Capítulo 4 da NORMAM-04/DPC, disponível no site www.mar.mil.br/dpc;
- 7) Os navios devem aderir obrigatoriamente ao Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo – SISTRAM, previsto nas Normas da Autoridade Marítima para o Tráfego e Permanência em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM-08/DPC, disponível no site www.mar.mil.br/dpc;
- 8) A operação de transferência entre navios será executada sob a exclusiva responsabilidade das empresas, sendo obrigatoriamente conduzida por Superintendente de STS (*mooring master*), devidamente treinado para a tarefa;
- 9) As autorizações concedidas para a realização de operação de transferência de óleo entre embarcações se referirão, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira no que concerne à segurança da navegação e ao ordenamento do tráfego aquaviário, não eximindo essa empresa das obrigações perante os demais órgãos e autoridades responsáveis pelo controle da atividade em questão; e
- 10) As autorizações terão caráter provisório, com validades a serem determinadas, contadas a partir da data de expedição do Ofício de deferimento, podendo ser canceladas a qualquer momento, se constatados problemas operacionais que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a poluição do meio ambiente.

CAPÍTULO 7

- 11) Nos casos de autorização para a realização de STS, após serem cumpridas as exigências supracitadas, as seguintes regras deverão ser cumpridas, caso as operações sejam realizadas com os navios fundeados:
- As manobras STS fundeadas deverão ser executadas na área 7 de fundeio;
 - O horário de POB da manobra de atracação do navio abastecedor a contrabordo do navio abastecido deverá ser de uma (1) hora antes da PM, exclusivamente no período diurno, com o POB entre 05h00 e 17h00, não havendo a realização de atracação a contrabordo no período noturno;
 - O horário de POB da manobra de desatracação do navio abastecedor será de uma (1) hora antes da PM ou uma (1) hora antes da BM, nos períodos diurno e noturno;
 - Não há restrições quanto ao horário de POB para a manobra de fundeio do navio a ser abastecido na área 7;
 - Nas manobras por ocasião da maré de enchente, deverá ser empregado um rebocador para auxiliar o fundeio do navio abastecido na área 7, quando este navio possuir mais de 200.000 de DWT. Quando o fundeio for realizado na maré de vazante, não há necessidade de auxílio de rebocador, independente do DWT;
 - A marcação de saída do navio abastecido da área 7 deverá ser feita com intervalo mínimo de 30 minutos após a manobra de desatracação do navio abastecedor;
 - A Agência Marítima ou Terminal Marítimo deverá obter autorização prévia da Capitania dos Portos, para o fundeio na área 7 do navio a ser abastecido;
 - Não poderão ser realizadas manobras de STS em navio com mais de 9,0 metros de calado e/ou em petroleiros carregados;
 - Somente um (1) navio, de cada vez, poderá fundear na área 7 com a finalidade de realizar STS a contrabordo. Os navios de apoio marítimo, que normalmente utilizam a área 7, devem ser informados desta nova situação, de forma a que passem a fundear na área 8.