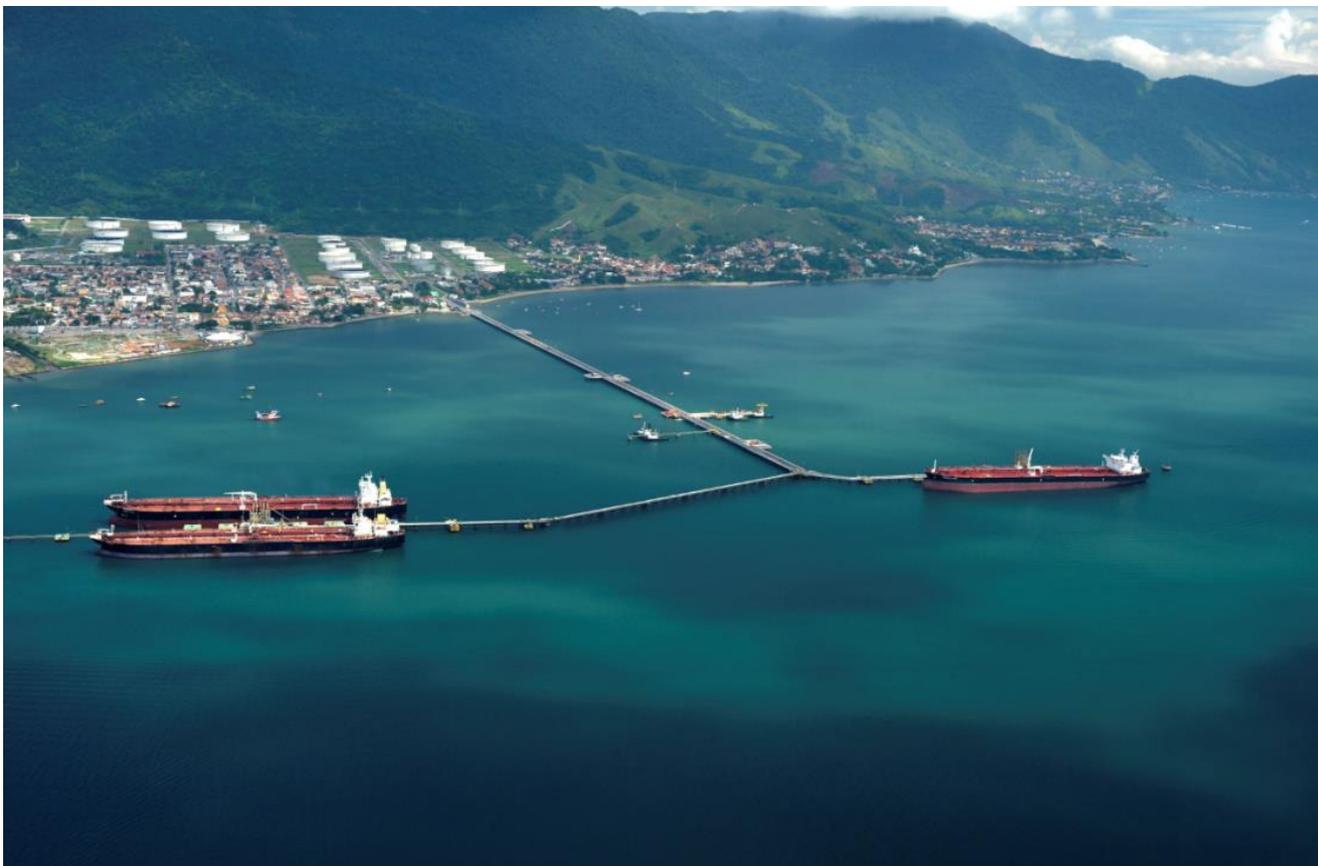




INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

**Terminal Almirante Barroso - TEBAR
SÃO SEBASTIÃO, SP.
5ª edição / 2022**





SUMÁRIO

| | |
|-----------|---|
| 1 | INTRODUÇÃO, p. 04 |
| 2 | DEFINIÇÕES, p. 05 |
| 3 | CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA, p. 06 |
| 4 | DOCUMENTOS E TROCA DE INFORMAÇÕES, p. 07 |
| 5 | DESCRIÇÃO DO PORTO E DO FUNDEADOURO, p. 08 |
| 5.1 | <i>Descrição Geral, p. 08</i> |
| 5.2 | <i>Localização, p. 09</i> |
| 5.3 | <i>Aproximações ao Terminal, p. 09</i> |
| 5.4 | <i>Áreas de Manobras, p. 13</i> |
| 5.5 | <i>Fatores Ambientais, p. 14</i> |
| 6 | DESCRIÇÃO DO TERMINAL, p. 17 |
| 6.1 | <i>Descrição Geral, p. 17</i> |
| 6.2 | <i>Detalhes Físicos dos Berços, p. 17</i> |
| 6.3 | <i>Arranjos de Atracação e de Amarração, p.17</i> |
| 6.4 | <i>Características dos Berços para Carga, Descarga e Abastecimento, p. 18</i> |
| 6.5 | <i>Gerenciamento e Controle Operacional, p. 18</i> |
| 6.6 | <i>Principais Riscos, p. 18</i> |
| 7 | PROCEDIMENTOS, p. 20 |
| 7.1 | <i>Antes da Chegada, p. 20</i> |
| 7.2 | <i>Chegada, p. 20</i> |
| 7.3 | <i>Atracação e Amarração, p. 20</i> |
| 7.4 | <i>Antes da Transferência da Carga, p. 21</i> |
| 7.5 | <i>Transferência da Carga, p. 22</i> |
| 7.6 | <i>Medição da Carga e Documentação, p. 23</i> |
| 7.7 | <i>Desatracação e Saída do Porto, p. 23</i> |
| 7.8 | <i>Atendimento ao ISPS Code, p. 23</i> |
| 7.9 | <i>Mau Tempo, p. 24</i> |
| 8 | ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO, p. 26 |
| 8.1 | <i>Controle Portuário ou VTS, p. 26</i> |
| 8.2 | <i>Autoridade Marítima, p. 26</i> |
| 8.3 | <i>Serviços de Praticagem, p. 26</i> |
| 8.4 | <i>Outros Serviços, p. 26</i> |
| 8.5 | <i>Outros Terminais de Petróleo e Gás, p. 27</i> |
| 8.6 | <i>Outros Usuários Principais, p. 27</i> |
| 8.7 | <i>Atividades Proibidas, p. 27</i> |
| 9 | PLANEJAMENTO E COMBATE À EMERGÊNCIA, p. 28 |
| 9.1 | <i>Emergências no navio, p. 28</i> |
| 9.2 | <i>Emergências no Terminal, p. 28</i> |
| 9.3 | <i>Áreas Sensíveis para o Meio Ambiente, p. 28</i> |
| 9.4 | <i>Serviços Locais de Emergência, p. 28</i> |
| 10 | APÊNDICES, p. 30 |
| A | <i>Localização do píer do TEBAR, p. 30</i> |
| B | <i>Diagrama de cada berço, com indicação defensas, dolfins e localização dos pontos de amarração, p. 31</i> |
| C | <i>Diagrama com conexões de carga e dimensões dos flanges, p. 33</i> |
| D | <i>Lista de contatos de emergência, p. 34</i> |

INTRODUÇÃO

1

Esta publicação foi elaborada pela Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), que opera o Terminal Aquaviário Almirante Barroso - TEBAR em São Sebastião, SP. Fornece informações essenciais aos navios que operam no Terminal e possui versões em português e inglês.

Este documento também é distribuído internamente na organização para as partes interessadas do porto e autoridades locais e nacionais

As informações contidas nesta publicação se destinam a suplementar, nunca a substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais. Por conseguinte, não deve ser levado em consideração o que contrariar qualquer item dos documentos supracitados.

O Terminal se reserva o direito de alterar quaisquer de suas características operacionais aqui apresentadas, sem prévio aviso.

Caso seja encontrada informação equivocada que precise ser atualizada, favor entrar em contato com:

Gerência do TEBAR

Av. Guarda Mor Lobo Viana, 1111 – Porto Grande
11608-200 – São Sebastião, SP
Tel.: (55 12) 3891-4702

Petrobras Transporte S.A. – Transpetro

Av. Presidente Vargas, 328 / 9º andar – Centro
20091-060 – Rio de Janeiro – RJ
Tel.: (55 21) 3211-9085

As versões digitais desta publicação, bem como as publicações dos demais Terminais da Transpetro, podem ser obtidas no seguinte endereço eletrônico: www.transpetro.com.br.

DEFINIÇÕES

2

- ASD** – *Azimuthal Stern Drive* (tipo de rebocador trator reverso com propulsão azimutal).
- AIS** – *Automatic Identification System* (Sistema de Identificação Automática de Embarcações).
- BP** – *Bollard-pull* - tração estática.
- CHM** – Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil.
- COW** – *Crude oil washing* (limpeza dos tanques de carga com o próprio produto).
- CRE** – Centro de Resposta a Emergências.
- DHN** – Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil.
- GIAONT** – Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminais da Transpetro.
- IALA B** - *International Association of Lighthouse Authorities - Lateral System B*.
- IMO** – *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional).
- Inspetor de Segurança** – Ou Inspetor Náutico, membro do GIAONT responsável pela inspeção de segurança operacional do navio.
- 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 Code* (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias).
- Maré de seca**– Condição em que a maré atinge a menor altura.
- Maré de sizígia** – Condição em que a maré atinge a sua maior amplitude de variação, com as maiores e menores alturas.
- MARPOL** – Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição Causada por Navios.
- MBL** – *Minimum Breaking Load* (Força máxima que um cabo pode suportar antes de partir).
- NPCP** – Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos.
- OCIMF** – *Oil Companies International Marine Forum*.
- PAPOSS** – Plano de Área do Porto Organizado (Plano Portuário de Ajuda Mútua).
- PEI** – Plano de Emergência Individual.
- PFSO** – *Port Facility Security Officer* - supervisor de segurança portuária do *ISPS Code*.
- PRE** – Plano de Resposta a Emergência.
- SOLAS** – *Safety of Life at Sea* - Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.
- SQUAT** – Aumento do calado de um navio em consequência do aumento da velocidade de movimentação no meio líquido.
- STS** – Operação de transferência de carga *ship-to-ship*.
- SWL** – *Safe Working Load*.
- TEBAR** – Terminal Aquaviário Almirante Barroso em São Sebastião – SP.
- TPB** – Tonelagem de Porte Bruto ou Expoente de Carga (*Deadweight - DWT*).
- VHF** – Rádio marítimo que opera em frequências VHF.
- VLCC** – Navio tanque do tipo *Very Large Crude Carrier*.
- VTS** – *Vessel Traffic Service* (Serviço de Tráfego de Embarcações).

CARTAS & DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

3

Informações a respeito do Terminal podem ser obtidas nas seguintes publicações:

Cartas Náuticas

| Área | Número da Carta Brasil (DHN) |
|--|---------------------------------|
| Costa Sul - Do Rio de Janeiro a Santos | 23100 (INT 2124) |
| Proximidades do Porto de São Sebastião | 1640 |
| Canal de São Sebastião – Parte Norte | 1643 |
| Canal de São Sebastião – Parte Sul | 1644 |

Outras Publicações

| Título | Editor / Fonte |
|--|--|
| NPCP/SP - Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo | Marinha do Brasil – Capitania dos Portos de São Paulo. |
| Roteiro COSTA SUL - DO CABO FRIO AO ARROIO CHUÍ, LAGOAS DOS PATOS E MIRIM. | CHM – Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil. |

DOCUMENTOS E TROCA DE INFORMAÇÕES

4

Os itens relacionados a seguir devem ser providenciados pelo Terminal ou pelo Navio, conforme indicado na tabela.

| Informação | Preparado por: | | | Entregue para: | | | Comentários |
|--|----------------|-------|-------|----------------|-------|-------|--|
| | Terminal | Navio | Ambos | Terminal | Navio | Ambos | |
| Antes da chegada | | | | | | | |
| Estimativa de chegada (ETA) e informações sobre a embarcação | | X | | X | | | |
| Antes da Transferência da Carga ou Bunker | | | | | | | |
| Detalhes da carga/ slop lastro a bordo | | X | | X | | | |
| Informações essenciais à operação (completar no local) | X | | | | X | | |
| Lista de verificação de Segurança Navio/Terra | | | X | | | X | Conforme Apêndice A do ISGOTT |
| Durante a transferência da carga ou do bunker | | | | | | | |
| Repetir a Lista de verificação de segurança Navio/Terra | | | X | | | X | Conforme Apêndice A do ISGOTT |
| Informações necessárias à desatracação do navio | | | X | | | X | Quantidade de combustíveis e água a bordo |
| Após a desatracação, na saída do Porto | | | | | | | |
| Informações relativas aos dados de saída do Porto, via agência marítima. | | X | | X | | | Horário de desembarque do prático e saída do porto |

DESCRIÇÃO DO PORTO E DO FUNDEADOURO

5

5.1 Descrição Geral

O TEBAR é constituído de dois píeres com quatro berços e está localizado na cidade de São Sebastião - SP, sendo operado pela Petrobras Transporte S.A. (Transpetro). No píer sul localizam-se os berços PP1 (externo) e PP2 (interno). No píer norte localizam-se os berços PP3 (externo) e PP4 (interno).



O Terminal opera com navios-tanque que transportam petróleo e derivados nacionais e importados. A movimentação de petróleo pelo Terminal de São Sebastião visa atender as quatro refinarias do Estado de São Paulo: REPLAN, REVAP, RECAP e RPBC.

O Terminal poderá fornecer bunker aos navios que aqui operam.

Operações *Ship-to-Ship* atracado (*Double Banking*) poderão ocorrer, desde que em píeres autorizados pela Autoridade Marítima e pelo órgão ambiental competente.

O TEBAR possui implementadas medidas de proteção de segurança aplicáveis aos navios e às instalações portuárias, nos termos das exigências do *ISPS Code*.

5.2 Localização

5.2.1 Coordenadas

O TEBAR está localizado nas seguintes coordenadas: 23° 48' 12" S / 045° 23' 18" W.

5.2.2 Localização Geográfica Geral

O TEBAR está situado na margem oeste do canal de São Sebastião, Estado de São Paulo, na Costa Sul do Brasil, conforme Carta DHN nº 1640.

5.3 Aproximações ao Terminal

5.3.1 Descrição Geral

Para navios que demandem o TEBAR os acessos constam nas cartas náuticas DHN 1640, 1643 e 1644, devendo ser consultado o Roteiro (*Sailing Directions*) da Costa Sul, bem como observadas as informações publicadas pelo CHM nos Avisos aos Navegantes pertinentes. O canal de acesso tem 12,3 milhas náuticas de extensão, conforme delimitado nas cartas náuticas em referência, e a Praticagem é obrigatória.

O canal pela barra sul, dragado a 24 metros, é constituído por uma faixa de 300 metros de largura em sua parte mais estreita, estando demarcado o balizamento nas cartas náuticas DHN 1640 e 1644, e permite a entrada e saída de navios com calado de até 22,3 metros.

O canal pela barra norte, é constituído por uma faixa de 550 metros de largura em sua parte mais estreita, consta nas cartas náuticas DHN 1640 e 1643.

5.3.2 Fundeadouros

Os navios, quando em movimento, deverão manter os ferros acima da linha de flutuação.

Na barra norte: área limitada ao norte pelo alinhamento Farolete São Sebastião e Ponta das Canas e ao sul pelo alinhamento Pontal da Cruz e Trapiche da Vila de Ilhabela. Os pontos de fundeio são os previstos nas cartas náuticas DHN 1640 e 1643 e são destinados a navios com mais de 100.000 TPB ou que necessitem reparos de emergência. Podem ser utilizados também como abrigo, em caso de mau tempo. Fundeadouro com capacidade para quatro navios, nos seguintes pontos de fundeio:

- (1) 23° 46,3' S e 045° 22,1' W
- (2) 23° 45,6' S e 045° 21,8' W
- (3) 23° 44,8' S e 045° 21,5' W
- (4) 23° 44,1' S e 045° 21,3' W

Os fundeadouros são de fundo constituído por cascalho, areia e lama, que poderão proporcionar aos navios ancoradouro seguro. Entretanto, devem ser tomados cuidados especiais quando ocorrem ventos fortes, principalmente de SW, ocasião em que a corrente assume valores elevados, podendo os navios fundeados virem a garrar.

É recomendado o fundeio pela amarra com sete quartéis, tendo em vista a intensidade da corrente ocasionalmente existente na área.

Na barra sul: área limitada ao norte pelo alinhamento Ponta do Baleeiro com a parte central da Praia da Fazenda e ao sul pelo paralelo 23° 54,0' S e o meridiano 045° 31,0' W. Os pontos de fundeio são os previstos nas cartas náuticas DHN 1640 e 1644 e são destinados a navios com porte inferior a 100.000 TPB, com capacidade para quatro navios, nos seguintes pontos de fundeio:

- (1) 23° 50,2' S e 045° 25,6' W
- (2) 23° 50,6' S e 045° 26,1' W
- (3) 23° 51,0' S e 045° 26,6' W
- (4) 23° 51,5' S e 045° 27,1' W

Os fundeadouros são de fundo constituído por lama e areia que poderão proporcionar aos navios ancoradouro seguro. Entretanto, devem ser tomados cuidados especiais quando ocorrem ventos fortes, principalmente de SW, ocasião em que a corrente assume valores elevados, podendo os navios fundeados virem a garrar.

É recomendado o fundeio pela amarra com sete quartéis, tendo em vista a intensidade da corrente ocasionalmente existente na área.

É expressamente proibido o fundeio de qualquer navio na área de manobra, compreendida na área do canal limitada ao norte pelo alinhamento do Pontal da Cruz com o Trapiche da Vila de Ilhabela e ao sul pelo alinhamento da Ponta do Baleiro com a parte central da Praia da Fazenda.

A permanência de navios nos fundeadouros é limitada ao máximo de 15 dias. Os casos excepcionais serão julgados pela Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião mediante requerimento.

5.3.3 Auxílios à Navegação

Os sinais de balizamento marítimo estão de acordo com o Sistema IALA B (*International Association of Lighthouse Authorities Lateral System B*).

Pela barra sul: O farol da Ponta da Sela, situado na extremidade SW da Ilha de São Sebastião, demarca a barra sul do canal, exhibe lampejo de luz branca e torre pintada de branco com listras horizontais encarnadas (n° internacional G0480). A Laje dos Moleques, situada na margem NW do canal, é assinalada por um farol em alvenaria quadrangular, pintada de verde, e exhibe lampejos de luz verde (n° internacional G0478). O Farolete Pontinha, situado na margem SE do canal próximo ao atracadouro de *ferry-boats* que realizam a travessia entre a Ilha de São Sebastião (Ilhabela) e o continente, exhibe lampejos de luz encarnada e é montado sobre uma armação quadrangular metálica encarnada (n° internacional G0477). O canal de acesso com 300 metros de largura na sua parte mais estreita, dragado a 24 metros de profundidade, é demarcado por quatro balizas articuladas (refletor radar) assim localizadas: Boias 1 e 3 – cor encarnada, exibindo lampejos encarnados, delimitam a margem SE do canal; Boias 2 e 4 – cor verde, exibindo lampejos verdes, delimitam a margem NW do canal. O canal balizado está demarcado nas cartas DHN 1640 e 1644.

Pela barra norte: O Farol da Ponta das Canas, situado na extremidade norte da Ilha de São Sebastião (Ilhabela), demarca a barra norte do canal e exhibe lampejo de luz branca, torre cilíndrica de concreto armado, com faixas horizontais brancas e encarnadas (n° internacional G0470). O Farolete São Sebastião, situado na margem oeste do canal, exhibe lampejo de luz encarnada, com torre quadrangular de alvenaria encarnada sobre plataforma de concreto armado, apoiada por armação metálica (tudo encarnado n° internacional G0472). O Farolete da Ponta do Viana, situado na margem leste do canal (na Ilha de São Sebastião), exhibe lampejo de luz branca e armação metálica sobre coluna quadrangular de concreto armado branco. O Farolete Ilhabela, situado na margem oeste do canal, exhibe lampejo de luz encarnada e torre quadrangular de alvenaria encarnada, sobre plataforma de concreto armado, apoiada por armação metálica (tudo encarnado). O canal barra norte, numa faixa de 550 metros de largura na sua parte mais estreita, está representado nas cartas DHN 1640 e 1643. Deve-se dar atenção à existência de área com cabos submarinos assinalados nas cartas em referência.

O Terminal exibe quatro luzes fixas particulares amarelas, com alcance de 5 milhas náuticas, sendo duas indicando os limites dos berços no píer sul, e duas indicando os limites dos berços no píer norte.

Detalhes das características dos faróis, faroletes, bóias, etc. poderão ser encontrados na LISTA DE FARÓIS da DHN.

5.3.4 Limites do Porto

O TEBAR é um terminal de uso privado localizado fora dos limites da Área do Porto Organizado de São Sebastião. No entanto, para acesso ao Terminal, os navios navegam em área do Porto do Organizado limitada pelos paralelos: 23°42,0' S e 23°54,0' S.

5.3.5 Recomendações

Os navios que entrarem para atracar no TEBAR, independentemente do berço de atracação, deverão ter as manobras assistidas por rebocadores com cabo de reboque passado aos navios conforme orientação da Praticagem, que é obrigatória.

São áreas da bacia de evolução: Área A – centralizada na latitude 23° 48,3' S e longitude 045° 22,9' W; Área B – centralizada na latitude 23° 48,0' S e longitude 045° 22,7' W; e na Área C – centralizada na latitude 23° 49,1' S e longitude 045° 23,5' W.

Os navios de deslocamento superior a 150.000 toneladas métricas devem se aproximar do píer de maneira lenta e gradativa, a partir de uma distância não inferior a 200 metros. A 150 metros do píer, devem estar a uma velocidade de aproximação menor do que 30 cm/s, e a 50 metros do píer com uma velocidade de aproximação menor do que 6 cm/s. Os navios não devem apresentar ângulo de aproximação maior do que 5° em relação aos berços ao se aproximarem das defensas, devendo ser mantido o paralelismo ao berço para toque nas defensas de atracação.

Os navios com deslocamento inferior a 150.000 toneladas métricas deverão estar paralelos ao píer a partir de numa distância mínima de 100 metros, mantendo-se os valores de velocidades previamente citados.

A equipe do TEBAR auxiliará no posicionamento do navio (posição relativa do manifold) em relação aos braços de carregamento/mangotes de modo a permitir a operação segura, considerando todos os produtos a serem movimentados.

5.3.6 Praticagem

A Praticagem é obrigatória para todos os navios com destino ao TEBAR e sempre que houver necessidade de mudança de atracadouros ou fundeio na área do Porto Organizado. Os locais de embarque e desembarque de Práticos são assinalados nas Cartas DHN 1640, 1643 e 1644.

É considerada como Zona de Praticagem:

- Pela barra norte: do alinhamento formado pelos pontos 23° 43' 03 S / 045° 20,2' W e 23° 43,0' S / 045° 29,0' W até a atracação.
- Pela barra sul: do alinhamento formado pelos pontos 23° 53,6' S / 045° 28,0' W e 23° 52,7' S / 045° 29,0' W até a atracação.

A solicitação de Prático para as fainas de manobra deverá ser feita por meio do agente de empresa de navegação ou pelo TEBAR, quando se tratar de navios próprios ou afretados da

Transpetro, com 24 horas de antecedência especificando o ETA do navio. A Praticagem de São Sebastião mantém escuta permanente nos canais 16 e 11 VHF.

Recomenda-se aos práticos o rigoroso cumprimento das Normas do Serviço de Praticagem no que diz respeito às informações ao titular da Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião de irregularidades ocorridas nas manobras. Entendem-se como irregularidades o balizamento danificado ou fora de posição, navios que apresentem deficiências de máquinas ou manobrabilidade, movimento de outras embarcações que coloquem em risco os navios mercantes que navegam no canal, deficiências de rebocadores e outras.

Depois de atracados, os navios devem ficar em condições de segurança consideradas satisfatórias pelo Comandante e equipe do Terminal.

5.3.7 Rebocadores e Serviços Portuários

Cabe ao armador ou a seu preposto, agente marítimo, requisitar os rebocadores necessários às manobras a serem executadas. Sempre que um rebocador apresente restrições operativas que comprometam sua força de tração estática, deverá o Comandante, juntamente com o Prático, comunicar o fato imediatamente ao Inspetor de Segurança do TEBAR via rádio VHF e à Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião.

Em caso de impasse entre o Comandante do navio e o Prático quanto ao número de rebocadores e ao dispositivo de reboque a ser empregado, prevalecerá a decisão do Comandante, que deverá justificá-la por escrito à Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião, logo após a manobra.

Dentre os rebocadores designados a assistir as manobras dos navios no TEBAR, haverá um rebocador com sistema de combate a incêndio disponível para auxílio em emergências com navios.

É obrigatório o acompanhamento por rebocadores na área marítima compreendida entre os alinhamentos Ponta do Baleeiro – Praia da Fazenda e Faroete São Sebastião – Ponta das Canas. Navios dotados de *bow thruster* e *stern thruster*, operando normalmente, poderão ser autorizados a demandar a área para fundeio dentro do canal de São Sebastião sem a utilização de rebocadores, desde que as condições de tempo e mar permitam.

O terminal possui normalmente disponível quatro rebocadores azimutais contratados, do tipo ASD, cada um com tração estática acima de 50 toneladas.

A comunicação entre rebocadores e navios durante as manobras de atracação e desatracação é feita através de rádio VHF em canal determinado pelo Prático.

Quando o estado do mar, a intensidade do vento ou a visibilidade não permitirem alguma manobra com segurança, a Praticagem deverá informar oficialmente por escrito a Delegacia da Capitania dos Portos.

O TEBAR não dispõe de lanchas para transporte de pessoal. Esse serviço pode ser solicitado por meio do agente protetor do navio. Para navios próprios, transporte de colaboradores do Terminal ou navio amarrado a contrabordo, o Terminal poderá disponibilizar uma lancha.

Lancha para entrega de provisões: este serviço é providenciado pelo agente protetor do navio. O fornecimento das provisões ao navio deve se dar, quando atracado, preferencialmente à luz do dia pelo bordo de mar. As lanchas contratadas devem solicitar também autorização ao Inspetor de Segurança do Terminal antes de se aproximarem do navio. Somente lanchas autorizadas pelo GIAONT poderão prestar tal serviço.

O Terminal possui serviço de amarração contratado que inclui lancha para auxílio na manobra de cabos. Esse serviço é acionado com uma hora de antecedência pela equipe de terra, após a solicitação de Prático pelos agentes representantes do armador do navio.

5.3.8 Riscos à Navegação

Especial atenção devem ter os navios com calado de mais de 15 metros ao navegarem no Canal de São Sebastião. As cartas náuticas DHN 1643 e 1644 assinalam diversos perigos com profundidades de 20 metros ou menos nas proximidades dos limites do canal de navegação ou nas proximidades dos fundeadouros. Recomenda-se cuidado com relação à existência de cabos submarinos assinalados nas cartas náuticas em referência.

Pela barra sul, atenção deve ser dada também ao cruzamento do canal de acesso ao TEBAR por *ferryboats* que realizam a travessia de passageiros e veículos automotores entre o continente e a Ilha de São Sebastião (Ilhabela).

5.3.9 Restrições Gerais

Deverão ser obedecidas as regras e restrições impostas pela Autoridade Marítima para o Terminal de São Sebastião e área do Porto Organizado, em acordo com as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo – NPCP/SP.

Faz-se destaque às seguintes restrições especiais que constam nas NPCP/SP para o Canal de São Sebastião: a velocidade máxima permitida para navios no Canal de São Sebastião é de 9 nós; não será permitida atracação de navios no TEBAR quando a correnteza for maior ou igual a 3 nós ou em situação de mau tempo; é proibido aos navios em movimento no Canal cruzarem a proa de navios fundeados a menos de 500 jardas.

No berço PP1 do TEBAR ocorrem operações de transbordo entre navios atracados a contrabordo – STS. Quando houver tais operações no PP1, navios em movimento no Canal de São Sebastião devem navegar com velocidade máxima de 6 nós e a no mínimo 330 jardas afastado do costado do navio a contrabordo do PP1.

5.4 Áreas de Manobras

É a área marítima limitada pelos alinhamentos Ponta do Araçá – Ilha das Cabras e Pontal da Cruz – Trapiche da Vila de Ilhabela. A faixa destinada a manobras de navios (atracação e desatracação) tem a largura de cerca de 750 metros em sua parte mais estreita, ao longo dos píeres, sendo expressamente proibido o fundeio de qualquer embarcação nesta área, salvo com autorização prévia da Delegacia da Capitania dos Portos. Outras informações constam no item 5.3.5 – Praticagem.

5.4.1 Auxílios à Navegação e Atracação

O Terminal dispõe do equipamento *docking radar* para medir distância, velocidade e ângulo de aproximação do navio ao berço.

Estão instalados no TEBAR um correntômetro, equipamento que indica direção e velocidade da corrente em tempo real, um anemômetro e um anemoscópio, que indicam velocidade e direção do vento, além da estação meteorológica, com informações disponibilizadas via sistema de acesso online.

As informações relativas aos movimentos de aproximação dos navios (velocidade e ângulo de aproximação), condições de vento e corrente, poderão ser consultadas por meio de aplicativo, podendo tais informações serem solicitadas ao Inspetor de Segurança via rádio canal 16 VHF.

5.4.2 Controle das Profundidades

No TEBAR o calado máximo admissível dos navios para atracação e desatracação é o seguinte:

- Canal de acesso demandado pela Barra Sul:
Limitada ao calado máximo de 22,3 metros sem restrições quanto à altura da maré ou horário diurno/noturno.
- Canal de acesso demandado pela Barra Norte:
A critério do Comandante conforme informações das Cartas Náuticas.

Calados nos berços:

- Píer Sul:
Berço PP-1 – 22,3 metros
Berço PP-2 – 16,9 metros e até 17,5 metros se efetuada durante a luz do dia e na preamar.
- Píer Norte:
Berço PP-3 – 19,0 metros
Berço PP-4 – 12,5 metros

Destaca-se a seguinte Linha de Carga para navios que manobrem no TEBAR: Água Salgada Tropical.

As informações acerca dos levantamentos batimétricos são de responsabilidade da Marinha do Brasil e constam devidamente registrados nas Cartas Náuticas DHN em referência.

5.4.3 Dimensões máximas (Porte Máximo dos Navios)

O porte máximo das embarcações para atracação no TEBAR é de 300.000 TPB para atracações no PP1, 155.000 TPB no PP2, 150.000 TPB no PP3 e 65.000 TPB no PP4, determinado por estudos de engenharia quando do desenvolvimento do projeto. Em caso de navios cujos portes ultrapassem os acima citados, o Terminal e a Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião poderão ser consultados quanto a eventuais autorizações.

5.5 Fatores Ambientais

A Marinha do Brasil, por intermédio do Centro de Hidrografia da Marinha, é a responsável por operar o Serviço Meteorológico Marinho (SMM) em cumprimento ao estabelecido na Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), da qual o Brasil é signatário. As análises e previsões meteorológicas para a área marítima do Terminal, bem como os Avisos de Mau Tempo eventualmente em vigor podem ser consultados nos *websites*:

<https://www.marinha.mil.br/chm/>

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-avisos-de-mau-tempo/avisos-de-mau-tempo>

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm/warnings-and-forecasts>

O TEBAR está localizado na METAREA V subárea CHARLIE, conforme Serviço Global de Avisos e Informações Meteoceanográficas, parte integrante do Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima - GMDSS.

Os boletins de tempo e mar são transmitidos pela Rede Nacional de Estações Costeiras (RENEC). As frequências e horários de transmissão são disseminados nos Avisos aos Navegantes quinzenalmente emitidos e disponíveis no *website*:

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-aviso-aos-navegantes-tela/avisos-aos-navegantes>

Cartas sinóticas são elaboradas diariamente com base nas análises de 00h00 e 12h00 HMG, e disponibilizadas no *website*:

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-cartas-sinoticas/cartas-sinoticas>

As cartas sinóticas em conjunto com prognósticos de Vento e Altura significativa de Ondas para o Atlântico Sul, são transmitidas por radiofacsimile nas frequências 12.665kHz e 16.978kHz. As transmissões destas informações são realizadas nos horários de 07h45 e 16h30 HMG.

Informações detalhadas sobre os serviços rádio-meteorológicos, contendo os horários e frequências das transmissões das informações meteoceanográficas, podem ser consultadas na Lista de Auxílios-Rádio da DHN, Marinha do Brasil.

Demais informações meteorológicas estão descritas nos itens a seguir.

5.5.1 Ventos Predominantes

Os ventos de SW, trazidos por frentes frias principalmente no outono e inverno são os de maior intensidade e levantam bastante o mar. Sua intensidade costuma chegar a força 7/8, podendo ocasionalmente ultrapassar esse valor devido ao efeito das montanhas localizadas no continente e Ilha de São Sebastião (Ilhabela).

5.5.2 Ondas e vagas

No canal de São Sebastião não são observadas vagas ou marulhos que possam afetar as manobras de navios ou a permanência nos berços.

5.5.3 Precipitação Pluviométrica

As maiores precipitações na região ocorrem nas estações da primavera e verão. A média pluviométrica anual na região está em torno de 2.000 mm.

5.5.4 Tempestades com Raios

As tempestades com raios são mais frequentes nas estações da primavera e verão, no período da tarde e início da noite. O Terminal adota um raio de 5 milhas náuticas a partir dos berços como Zona Quente com necessária paralização das atividades de operação. De 5 a 16 milhas náuticas é considerada Zona Morna visando estado de atenção com possibilidade de parada a qualquer momento.

5.5.5 Visibilidade

Ocorre redução da visibilidade devido ao surgimento eventual de nevoeiro nas primeiras horas da manhã principalmente na primavera e verão.

5.5.6 Correntes

As águas correm ora no sentido norte, ora no sentido sul, e a intensidade de corrente atinge valores consideráveis podendo ultrapassar 1,5 nó de velocidade a depender das condições meteoceanográficas. De acordo com a direção, intensidade e duração do vento, a corrente atinge valores ainda maiores, podendo prejudicar as manobras dos navios no canal, principalmente por ocasião da entrada de frente fria de SW, quando os ventos atingem valores significativos com predominância de SW e NW, podendo a corrente alcançar ocasionalmente a velocidades de 3 a 4 nós. Os Comandantes deverão manter suas tripulações avisadas sobre tal característica, a fim de que ocorra rigoroso controle sobre o posicionamento do navio no píer.

5.5.7 Marés

A maré no Porto de São Sebastião é do tipo semidiurna e a amplitude varia em torno de 1,2 metros nas marés de sizígia, tendo 0,64 metros como nível médio do mar a partir do nível de redução.

5.5.8 Monitoramento Operacional de Vento e Corrente

O TEBAR dispõe das informações instantâneas de intensidade e direção do vento e da corrente. Essas informações são disponibilizadas via rádio VHF por solicitação do representante de bordo ao Inspetor de Segurança.

DESCRIÇÃO DO TERMINAL

6

6.1 Descrição Geral

O píer do TEBAR parte da extremidade sul da Praia do Porto Grande por meio de ponte de acesso com 1.300 metros de comprimento aproximado no sentido sudeste, quando assume a forma de “T” situado em frente à parte central da Ilha de São Sebastião (Ilhabela).

6.2 Detalhes Físicos dos Berços

A tabela a seguir apresenta as características dos berços de atracação do Terminal.

| Nº do Berço | Comprimento do Berço (metros) | Calado Máximo do Navio (metros) | Comprimento Mínimo do Corpo Paralelo (metros) | Comprimento do Navio (metros) | | Produtos Movimentados | TPB* |
|-------------|-------------------------------|---------------------------------|---|-------------------------------|--------|---|---------|
| | | | | Máximo | Mínimo | | |
| PP1 | 508 | 22,3 | 60 | 350 | 120 | Petróleo, Água Oleosa e Bunker | 300.000 |
| PP2 | 508 | 16,9 (17,5**) | 60 | 280 | 120 | Petróleo, Água Oleosa e Bunker | 155.000 |
| PP3 | 395 | 19 | 60 | 280 | 120 | Petróleo, Derivados, Água Oleosa e Bunker | 150.000 |
| PP4 | 395 | 12,5 | 60 | 260 | 120 | Petróleo, Derivados, Água Oleosa e Bunker | 65.000 |

*Nota 1: Em caso de navios cujos portes ultrapassem os acima citados, o Terminal e a Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião poderão ser consultados quanto a eventuais autorizações.

**Nota 2: Até 17,5 metros se efetuada manobra durante a luz do dia e na preamar.

***Nota 3: Não há limite de boca máxima.

6.3 Arranjos de Atracação e de Amarração

Informações e procedimentos detalhados são informados no item 7.3 a seguir.

6.4 Características dos Berços para Carga, Descarga e Abastecimento

| Nº do Berço | Produtos | Nº e Diâmetro dos Braços | Recebe ou envia | Temperatura | | Vazão Máxima (m³/h) | Pressão Máxima (kgf/cm²) | Observações |
|-------------|-------------------|--------------------------|-----------------|-------------|----------|---------------------------------|--------------------------|-----------------|
| | | | | Mínima | Máxima | | | |
| PP-1 | Petróleo e Lastro | 4 x 16" | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 9000 (1 linha) 18000 (2 linhas) | 10 | Linha 07 de 34" |
| | Lastro | 2 X 16" | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 1600 | 10 | Linha 43 de 16" |
| | Marine Fuel | 1 x 8" | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 500 | 10 | Linha 22 de 12" |
| | Marine Gasoil | 1 x 8" ou | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 500 | 10 | Linha 31 de 8" |
| | | 1 x 4" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 200 | 10 | Linha 31 de 8" |
| PP-2 | Petróleo e Lastro | 3 x 16" | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 9000 (1 linha) 13500 (2 linhas) | 10 | Linha 08 de 34" |
| | Lastro | 2 X 16" | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 1600 | 10 | Linha 43 de 16" |
| | Marine Fuel | 1 x 8" | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 500 | 10 | Linha 22 de 12" |
| | Marine Gasoil | 1 x 8" ou | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 500 | 10 | Linha 31 de 8" |
| | | 1 x 4" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 200 | 10 | Linha 31 de 8" |
| PP-3 | Petróleo e lastro | 1 x 12" | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 2000 | 10 | Linha 10 de 34" |
| | Lastro | 1 x 10" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 2000 | 10 | Linha 10 de 34" |
| | Lastro | 1 X 6" | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 450 | 10 | Linha 43 de 16" |
| | Diesel S10 | 2 x 12" | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 4000 | 10 | Linha 02 de 24" |
| | Diesel ATE | 1 x 12" | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 2000 | 10 | Linha 42 de 24" |
| | QAV-1 | 2 x 12" | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 4000 | 10 | Linha 41 de 24" |
| | Gasolina e Nafta | 1 x 12" | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 2000 | 10 | Linha 44 de 24" |
| | | 1 x 8" ou | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 500 | 10 | Linha 21 de 12" |
| | Marine Fuel | 1 X 6" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 450 | 10 | Linha 21 de 12" |
| | | 1 x 4" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 200 | 10 | Linha 31 de 08" |
| PP-4 | Lastro | 1 x 10" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 1200 | 10 | Linha 10 de 34" |
| | Lastro | 1 X 6" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 450 | 10 | Linha 43 de 16" |
| | Diesel S10 | 1 x 10" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | 55°C | 1200 | 10 | Linha 02 de 24" |
| | Diesel ATE | 1 x 10" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 1200 | 10 | Linha 42 de 24" |
| | QAV-1 | 1 x 12" | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 2000 | 10 | Linha 41 de 24" |
| | | 1 x 10" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 1200 | 10 | Linha 41 de 24" |
| | Gasolina e Nafta | 1 x 12" ou | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 2000 | 10 | Linha 44 de 24" |
| | | 1 x 10" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 1200 | 10 | Linha 44 de 24" |
| | Marine Fuel | 1 x 8" (mangote) ou | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 500 | 10 | Linha 21 de 12" |
| | | 1 X 6" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | 80°C | 450 | 10 | Linha 21 de 12" |
| | Marine Gasoil | 1 x 4" (mangote) | Recebe e envia | Ambiente | Ambiente | 200 | 10 | Linha 31 de 08" |

6.5 Gerenciamento e Controle Operacional

O centro de controle do TEBAR fica localizado na área de tancagem, a cerca de 7 km do píer principal. Nessa central ocorre o controle de todas as operações do Terminal, por meio do sistema SCADA (*Supervisory Control and Data Acquisition*) de controle de supervisão e aquisição de dados.

As comunicações são realizadas com os navios por meio de rádio VHF ou UHF, em frequência marítima previamente combinada e registrada. Um meio secundário, através de rádio VHF ou UHF terrestre, é acertado para o caso de falha do sistema principal.

6.6 Principais Riscos

Na região do Terminal não há registros de atividade terrorista ou pirataria.

Destaca-se eventuais riscos associados à movimentação de navios de carga, passageiros, embarcações de recreio, embarcações de pesca e travessia de *ferryboats* que fazem a ligação entre o continente e a Ilha de São Sebastião (Ilhabela).

Quanto às condições ambientais, o Terminal está localizado em área considerada parcialmente abrigada, sem influência significativa de vagas ou marulhos e com pequena amplitude de maré.

Considerando que os principais riscos estão associados a determinadas condições operacionais, à ocorrência de ventos, correntes, e descargas atmosféricas, precauções de segurança são apresentadas no item 7.9 – Mau Tempo, a seguir.

PROCEDIMENTOS

7

Durante a estadia do navio no porto, são realizadas várias ações para possibilitar uma operação segura e gerenciar os riscos de forma a minimizá-los. Em todas as fases, conforme descrito nos itens abaixo, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

7.1 Antes da Chegada

O Comandante do navio deverá cumprir o estabelecido no *ISPS Code*.

Os navios que se destinam às instalações do TEBAR devem indicar a estimativa de chegada (ETA) com 72 e 48 horas de antecedência, diretamente ao respectivo agente de navegação nomeado pelo armador/afretador. A alteração ou confirmação da chegada do navio deverá ser comunicada com antecedência mínima de 24 horas. Na informação do ETA deve ser especificado se a hora mencionada é hora média local ou HMG.

As solicitações de abastecimento de bunker devem ser encaminhadas ao armador e confirmadas por meio da agência protetora do navio.

Toda documentação para liberação inicial do navio deverá ser preferencialmente trocada (assinada e carimbada) eletronicamente com o TEBAR.

7.2 Chegada

Contatar Praticagem (VHF canal 16 / canal 11) e Agência Marítima (via telefone) informando hora oficial da chegada. Contatar o Inspetor de Segurança do Terminal caso haja alguma restrição para manobra. O Comandante deverá verificar se a sua tripulação está apta a iniciar as atividades inerentes às manobras e operações previstas (horas de descanso). As autoridades no Porto de São Sebastião visitarão os navios apenas após atracação no Terminal.

7.3 Atracação e Amarração

Para aterragem, fundeio e atracação, os comandantes dos navios devem atentar para as informações que constam nos itens **5.3**, **5.4**, **5.5** e **6.2** acima.

No que se refere à amarração, os cabos de amarração devem merecer cuidados permanentes ao serem manobrados, de modo a conservar o navio sempre na posição indicada. Todos os cabos devem ser mantidos sob adequada tensão por todo o tempo. Os guinchos devem estar com tensão constante, mantida por meio de freios manuais, não sendo permitido o uso de guinchos de tensão automática. Espias com funções análogas devem possuir mesmo tipo de material, comprimento e SWL.

Para amarração de navios petroleiros no TEBAR recomenda-se:

Navios com mais de 130.000 TPB

- 4 lançantes de aço, proa e popa; 2 traveses de aço, proa e popa; 2 espringues de aço, proa e popa.

Navios entre 80.000 e 130.000 TPB

- 4 lançantes de fibra ou aço, proa e popa; 2 traveses de aço, proa e popa; 2 espringues de aço, proa e popa.

Navios com menos de 80.000 TPB

- 4 lançantes de fibra, proa e popa; 3 traveses de fibra, proa e popa e 2 espringues de fibra, proa e popa.
- Cabos de aço como traveses e espringues serão bem aceitos pelo Terminal.
- O Terminal se reserva o direito de solicitar ao Comandante alterações na amarração, desde que a julgue inadequada à segurança do píer e do navio, podendo até mesmo solicitar a desatracação do navio.

Para navios de até 160.000 TPB, dotados de cabos de aço ensarilhados, será considerado o mínimo satisfatório de 4 lançantes, 2 traveses e 2 espringues, proa e popa.

Espias fabricadas em HMFR (*high modulus fibre rope*) poderão ser utilizadas, desde que devidamente aprovadas pela sociedade classificadora e contempladas nos documentos alusivos ao plano de amarração.

Os cabos de amarração devem estar dispostos o mais simetricamente possível em relação ao meio do navio. Os traveses devem ser orientados o mais perpendicularmente possível ao eixo longitudinal do navio e passados o máximo possível para vante e para ré. Os espringues deverão ser orientados o mais paralelamente possível ao eixo longitudinal do navio.

Se forem usados chicotes de fibra nos cabos de arame (*synthetic tails*), os chicotes deverão ser do mesmo tipo, com MBL 25% maior que o MBL do cabo de arame, do mesmo material e do mesmo comprimento.

O ângulo horizontal dos lançantes de proa e de popa em relação à direção de um través perpendicular ao eixo longitudinal do navio, preferencialmente, não deverá exceder 45°.

Cabos de aço deverão possuir suas mãos feitas por luvas de aço prensadas (prensa-cabo), não sendo permitidas mãos feitas por meio de costuras.

Os píeres do TEBAR não dispõem de escadas para acesso aos navios. Esse acesso é efetuado por meio da escada de portaló do navio combinada com prancha de acesso do Terminal. Caso esse arranjo não seja possível, o Terminal providenciará lancha de apoio a fim de garantir acesso seguro. Quando autorizado, os tripulantes, ao transitarem no Terminal, deverão circular somente até o ponto de embarque e desembarque do veículo de transporte. No trajeto do Navio até o veículo e vice-versa, os tripulantes devem circular na faixa de segurança demarcada no piso (plataforma de carregamento e dolphins). Na faixa de segurança não é obrigatório o uso de EPI pelos tripulantes ou visitantes.

7.4 Antes da Transferência da Carga

Quando o navio estiver atracado, após troca da lista de verificação de segurança (Apêndice A do ISGOTT), se houver pendências que não sejam solucionadas pela tripulação do navio, o Terminal não autorizará o início da operação.

O isolamento elétrico do navio será realizado através dos braços de carregamento, que também são isolados eletricamente, ligados à estrutura do Terminal. Quando utilizados mangotes, o

Terminal adequará a formação das linhas de transferência (mangotes contínuos ou descontínuos) em conformidade com o ISGOTT.

Os recursos necessários à conexão do navio são acertados no primeiro contato do navio com o Terminal. O navio deve dispor o diâmetro das tomadas de carga de forma a possibilitar a conexão dos braços de carregamento. Antes do início da operação, um representante de bordo deve acompanhar toda a operação de conexão dos braços e sua estanqueidade durante o início da operação, devendo estar próximo à tomada de carga do navio.

O início da operação só ocorre após o preenchimento da carta inicial pelos representantes do Terminal e de bordo.

É proibido descarregar fumaça densa pela chaminé dos navios atracados aos píeres (MARPOL). Devem ser tomadas precauções para que não escapem centelhas pela chaminé. É proibido descarregar água contendo fuligem ou outras substâncias diretamente ao mar (MARPOL). O descumprimento dessa regulamentação acarretará uma ou várias das seguintes sanções:

- Interrupção imediata das operações;
- Multa das autoridades competentes;
- Desatracação compulsória do navio do píer;
- Comunicação da infração aos armadores;
- Multas, perda de tempo e todas as demais despesas correlatas serão debitadas ao navio.

Deve ser observada cuidadosamente a proibição rigorosa quanto à permanência de embarcações miúdas no costado ou nas proximidades de navios atracados e em operação. Somente as embarcações de serviço no próprio Terminal ou as autorizadas pelas autoridades portuárias ou pelo Terminal poderão ficar nas proximidades ou a contrabordo, desde que satisfaçam todas as condições de segurança. A transgressão dessa norma será comunicada à autoridade competente.

Os navios atracados não poderão movimentar seu(s) hélice(s) sem autorização expressa da Gerência do Terminal após solicitação formal feita pelo Armador à Transpetro.

7.5 Transferência da Carga

O monitoramento das pressões no manifold do navio é feito durante a transferência da carga, de hora em hora e registrado pelos representantes de bordo e terra.

O Terminal controla as variáveis internas de pressão por meio do sistema supervisorio de controle centralizado. As vazões e volumes acumulados são obtidos de hora em hora e comparados entre as partes, tendo como limite o definido na carta de Monitoramento Operacional, que é entregue e discutida com o representante do navio na liberação inicial. Qualquer alteração nas condições de operação deve ser comunicada e documentada entre as partes. Durante a operação, é expressamente proibido o fechamento de válvulas que ocasionem contrapressão no sistema.

As redes e tanques de lastro e deslastro dos navios devem ser destinados somente para esse fim, estando isolados das demais redes de bordo. O lastro de água a ser descarregado para o mar deve estar completamente isento de óleo, qualquer resíduo oleoso ou outra substância capaz de causar poluição das águas do mar. Todas as normas de controle da água de lastro deverão ser rigorosamente cumpridas pelos Comandantes podendo as evidências de cumprimento serem solicitadas a qualquer tempo pela equipe de terra.

O Terminal disponibiliza tanques para recebimento de águas residuárias (slop) dos navios. Quando necessitar descarregar slop, o navio deve previamente informar, via agente, a

quantidade a ser descarregada, sua composição e proveniência, conforme Certificado de Descarga de Slop.

Normalmente não é aceita a operação convencional de limpeza de tanques. Mas a operação de COW poderá ser aceita, dependendo de prévia autorização da programação e do Terminal.

Não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção de qualquer natureza que envolvam ou venham a envolver risco de centelhas ou outros meios de ignição enquanto o navio estiver atracado aos píeres do Terminal. Reparos a frio que envolvam as instalações do Terminal ou impliquem alguma restrição do navio durante a estadia deverão ser previamente autorizados pela equipe de terra e a solicitação para tais reparos deverá ser requisitada com pelo menos 24 horas de antecedência. Qualquer reparo deverá ser executado em consonância com o preconizado no ISGOTT, edição mais recente.

Durante a realização de operações STS na modalidade atracado ao TEBAR poderão ser autorizados, mediante procedimentos do TEBAR, o recebimento de slop ou a realização de abastecimento do navio com combustíveis, simultaneamente à transferência de carga STS.

A atividade de mergulho poderá ser autorizada em caso de emergência envolvendo risco aos navios e dependerá de prévia liberação da Delegacia da Capitania dos Portos e da gerência do Terminal.

A interrupção da transferência de carga deve ocorrer em qualquer situação que possa oferecer perigo, seja para o navio ou para o Terminal. A equipe de terra está autorizada a interromper ou suspender a operação de transferência de carga no caso de descumprimento de quaisquer das regras e normas concernentes à segurança universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de petróleo. O comandante do navio tem o direito de interromper a operação de transferência de carga caso tenha razões para crer que as operações em terra não oferecem segurança, desde que avise com antecedência a equipe de terra.

Em qualquer situação de emergência, o Terminal interrompe as operações para que todos os recursos estejam voltados para a mitigação do sinistro. As ações e os contatos para cada tipo de emergência estão descritos no Plano de Resposta a Emergências do TEBAR (PRE) e o Plano de Emergência Individual (PEI), e os principais telefones são fornecidos no item 9.

7.6 Medição da Carga e Documentação

As medições de bordo serão realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pela equipe de terra. A liberação final do navio se dará após a conclusão da troca da documentação inerente à operação.

7.7 Desatracação e Saída do Porto

Durante a manobra de desatracação e saída do porto, devem ser observadas as informações relatadas nos itens 5.3, 5.4 e 5.5.

7.8 Atendimento ao *ISPS Code*

O terminal possui implementadas medidas de proteção de segurança empresarial aplicáveis aos navios e às instalações portuárias, nos termos das exigências da IMO, mediante a adoção do *ISPS Code*. Em caso de necessidade, as medidas de proteção podem ser acionadas pelo navio por intermédio do supervisor de segurança portuária do Terminal - PFSO – ou via rádio VHF. O terminal opera normalmente no nível 1 de segurança.

7.9 Mau Tempo

As seguintes precauções de segurança são recomendadas para o gerenciamento das condições meteorológicas e oceanográficas enquanto o navio estiver atracado ao píer:

| PRINCIPAIS PRECAUÇÕES | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Situação | Fatores Determinantes | Medidas Preventivas e Corretivas | Objetivos |
| Normal | Amarração de acordo com os requisitos mínimos; Vento até Força 4 (0 a 16 nós); Corrente até 2 nós; Equipamento de amarração do navio em boas condições. | Verificações de Rotina. | Manter condições normais de amarração e operação. |
| Atenção | Amarração contrariando determinados requisitos mínimos; Guinchos ou cabos de amarração em mau estado; Incidência de descargas atmosféricas na zona morna (5 a 16 milhas de distância do píer); Trim elevado; Anormalidade operacional de baixo potencial; Aviso de mau tempo; Vento Força 5 (17 a 21 nós); Corrente superior a 2 nós. | Inspeções frequentes no sistema de amarração; Aumento na frequência de acompanhamento das informações meteorológicas; Disseminação de informações sobre anormalidades operacionais para equipe de terra. | Identificar de imediato a ocorrência de quaisquer desvios das condições seguras de amarração e realizar correção; Atuar com antecipação em caso de mau tempo; Manter equipe de terra informada para atuação em caso de incidentes. |
| Prontidão | Aviso de mau tempo iminente noticiado pelo Inspetor de Segurança; Vento Força 6 (22 a 27 nós) com previsão de intensificação para Força 7 (27 a 33 nós); Vento Força 7 (27 a 33 nós); Corrente superior a 3 nós; Falha na integridade de espias; Incidência de descargas atmosféricas na zona quente (até 5 milhas náuticas do Píer); | Inspeção permanente no sistema de amarração; Manter Prático, rebocadores e amarradores de prontidão; Para navios atracados ao PP-1 e PP-3, manter dois rebocadores a contrabordo de cada navio, com cabo passado; Ter máquina pronta; Guarnecer postos de manobra; Interromper transferência de carga; Drenar braços e mangotes de carga; Desconectar braços e mangotes de carregamento no caso de confirmação prévia de ocorrência de vento força 7/8. | Manter posicionamento seguro do navio; Prontidão de recursos de assistência em caso de necessidade de desatracação; Evitar poluição no mar. |
| Emergência | Vento Força 8 (34 a 40 nós) ou superior; Corrente superior a 3,5 nós; Tensão excessiva nas espias; O navio com excessivo passeio longitudinal ou transversal. | Solicitar embarque imediato do Prático; Não acionar os freios das espias; Aliviar os freios das espias somente em caso de necessidade de desatracação; Os braços de carregamento possuem válvula de desconexão de emergência caso ainda estejam conectados ao navio. | Não alterar as regulagens de aperto dos freios de forma a permitir a liberação automática das espias; Garantir a melhor assistência ao Comandante para manobrar caso opte pela desatracação do navio; Permitir rápida e segura desamarração do navio em caso de decisão pela desatracação. |

Notas sobre a Tabela:

Nota 1: Por ocasião dos avisos de mau tempo noticiado pelo Inspetor de Segurança, ou seja, previsão de ocorrência de ventos Força 7 (27 a 33 nós) ou maior, o Comandante de navio atracado ao PP-1 ou PP-3 poderá requisitar rebocadores para auxiliar, permanecendo a contrabordo do navio com cabo passado.

Nota 2: Em situações de emergência, seja por sinistros nos navios, nas instalações do Terminal ou devido ao mau tempo, a decisão de desatracar o navio é de responsabilidade do Comandante.

Nota 3: Para atividades de transferência de carga entre navios a contrabordo – STS Atracado – o Terminal dispõe de um protocolo meteorológico operacional visando a desconexão de linhas de carga, e eventual desamarração e fundeio do navio amarrado a contrabordo, previamente à entrada do mau tempo. A aplicação do protocolo junto aos Comandantes dos navios é de responsabilidade do Inspetor de Segurança e *STS Superintendent* do Terminal, e será informado diretamente a bordo ou via rádio VHF caso necessário.

ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO

8

8.1 Controle Portuário ou VTS

Este item não é aplicável ao Terminal Aquaviário de São Sebastião.

8.2 Autoridade Marítima

A Autoridade Marítima ao qual o Terminal está subordinado é a Delegacia da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, em São Sebastião.

O delegado da Capitania dos Portos em São Sebastião determina que a visita das autoridades seja realizada quando do fundeio da embarcação nos limites da área portuária ou após a atracação do navio no píer do TEBAR.

8.3 Serviços de Praticagem

Organizações de praticagem que prestam o serviço no porto de São Sebastião:

SP Pilots - Telefones: (12) 3892-1332 / 3892-1107

SP Marine Pilots – Telefones: (13) 4040-4712 / (13) 3040-2166

8.4 Outro Serviços

Água potável: Água pode ser fornecida à vazão máxima de 50 t/h.

Energia elétrica: O Terminal não dispõe de instalações para fornecer energia elétrica às embarcações.

Cartas e publicações náuticas: Não há disponibilidade em São Sebastião, mas podem ser obtidas do Rio de Janeiro, por intermédio dos agentes, se solicitadas com antecedência.

Compensação de agulha: Existem facilidades de técnicos para execução desse serviço na região.

Inspetores de produtos de petróleo: Há empresas que disponibilizam pessoal técnico certificado para quantificar e ou qualificar produtos de petróleo.

Sociedades Classificadoras: Não existem representantes em São Sebastião.

Consulados: Não existe representação consular em São Sebastião.

Desratização: Há em São Sebastião representantes da Agência Nacional de Vigilância Sanitária para renovação de certificado.

Polícia Federal / Receita Federal: Existem em São Sebastião delegacias da Polícia Federal e Receita federal do Brasil.

Lixo, refugos e águas servidas: A coleta de lixo é feita por empresas especializadas que recolhem o lixo, refugos e detritos dos navios atracados e fundeados. Deve ser solicitada por intermédio do agente marítimo.

Pintura: O Terminal não autoriza serviços de pintura em costado ou convés principal, durante a estadia do navio.

Barcaças: Não há disponibilidade em São Sebastião.

Suprimentos: Existem fornecedores especializados para suprimento de material de custeio, tintas, sobressalentes, etc. Os navios devem contatar seus agentes com antecedência.

Gêneros alimentícios: Existem empresas especializadas para este fim. Materiais e gêneros alimentícios devem ser fornecidos por meio de embarcações. Complemento de rancho e pequenos materiais podem ser fornecidos via instalações do Terminal. A solicitação deve ser dirigida ao agente do navio.

8.6 Outros Terminais de Petróleo e Gás

Não aplicável ao Terminal Aquaviário de São Sebastião.

8.7 Outros Usuários Principais

Não aplicável ao Terminal Aquaviário de São Sebastião.

8.5 Atividades Proibidas

Além das normas e proibições previstas no *ISPS Code* e demais normas atinentes ao navio, destaca-se que nas áreas do Terminal não é permitido aos tripulantes:

- a) Pescar ou capturar organismos da fauna terrestre ou aquática;
- b) Banhar-se no mar ou transitar em trajes de banho;
- c) Permitir o acesso de pessoas não autorizadas;
- d) Comercializar, portar ou consumir bebida alcoólica ou drogas ilícitas;
- e) Transitar sob o efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas.

Planejamento e Combate a Emergência

9

As comunicações de emergências entre o navio e o Terminal, bem como as ações estabelecidas em caso de emergência para ambas as partes, serão apresentadas em fluxograma (disponibilizado em português e inglês) durante os procedimentos de liberação do navio. O navio e o Terminal deverão seguir tal fluxograma em caso de emergências. Outras informações relevantes atinentes ao planejamento e combate a emergências são apresentadas a seguir.

9.1 Emergências no navio

Toda e qualquer emergência no navio deverá ser comunicada imediatamente via VHF ao Inspetor de Segurança e ao Controle Operacional do Terminal. Os navios deverão possuir os planos de emergência (SOPEP) exigidos pela MARPOL e SOLAS, bem como atender as recomendações estabelecidas em seu sistema de gerenciamento de segurança.

A critério de seus Comandantes, os navios atracados podem deixar cabos de reboque de emergência passados nos cabeços de bordo e pendentes até 2 m acima do nível do mar durante toda a operação, pela amura e pela alheta do bordo oposto ao da atracação. Os navios deverão manter pronto para uso os equipamentos previstos no kit SOPEP, conforme estabelecido pela MARPOL.

9.2 Emergências no Terminal

O TEBAR possui Plano de Resposta a Emergências (PRE) e Plano de Emergência Individual (PEI) para combate a emergências em todas as suas instalações. O Porto Organizado de São Sebastião possui um plano de ajuda mútua denominado Plano de Área - PAPOSS, composto por recursos do TEBAR e demais instalações portuárias ou náuticas localizadas na região do Canal de São Sebastião. Tais planos estão aderentes à legislação nacional e internacional em termos de preparo, resposta e cooperação em caso de emergências e poluição por óleo.

O TEBAR dispõe de Centro de Resposta a Emergências (CRE) dotado de equipamentos e facilidades para o uso em caso de poluições acidentais.

9.3 Áreas Sensíveis para o Meio Ambiente

O PEI do TEBAR dispõe de Cartas de Sensibilidade Ambiental que indicam as áreas ambientalmente sensíveis, evidenciando, conforme a área selecionada, os pontos sujeitos ao maior impacto em caso de vazamentos de óleo no canal de São Sebastião e prioritários à proteção.

9.4 Serviços Locais de Emergência

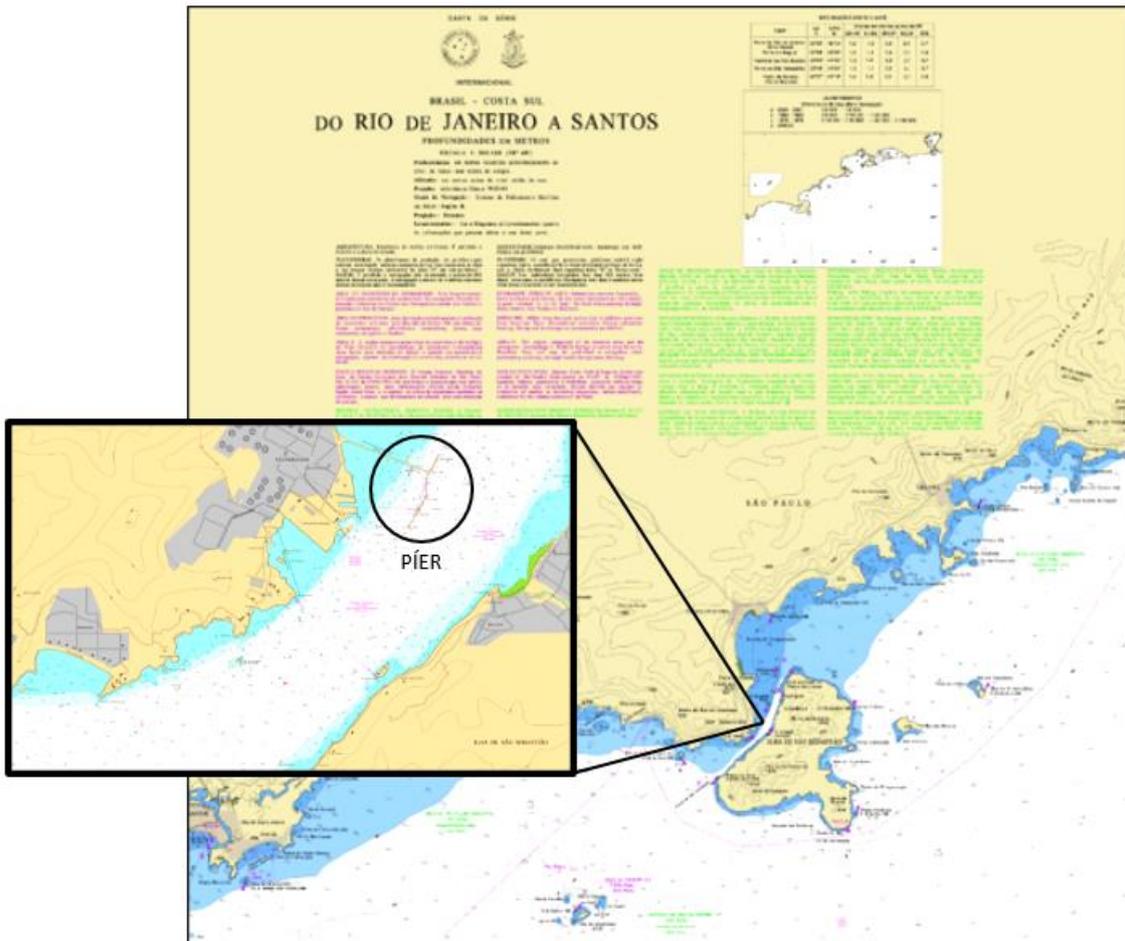
O Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil, a Polícia Militar, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e o Hospital Municipal de São Sebastião possuem os recursos segundo os fins a que se destinam e são acionados conforme contatos a seguir.

- Corpo de Bombeiros: telefone 193;
- Defesa Civil: telefone 199;
- Polícia Militar: telefone 190;
- SAMU: telefone 192;
- Hospital de São Sebastião: telefone 12 3893-3200

Apêndices

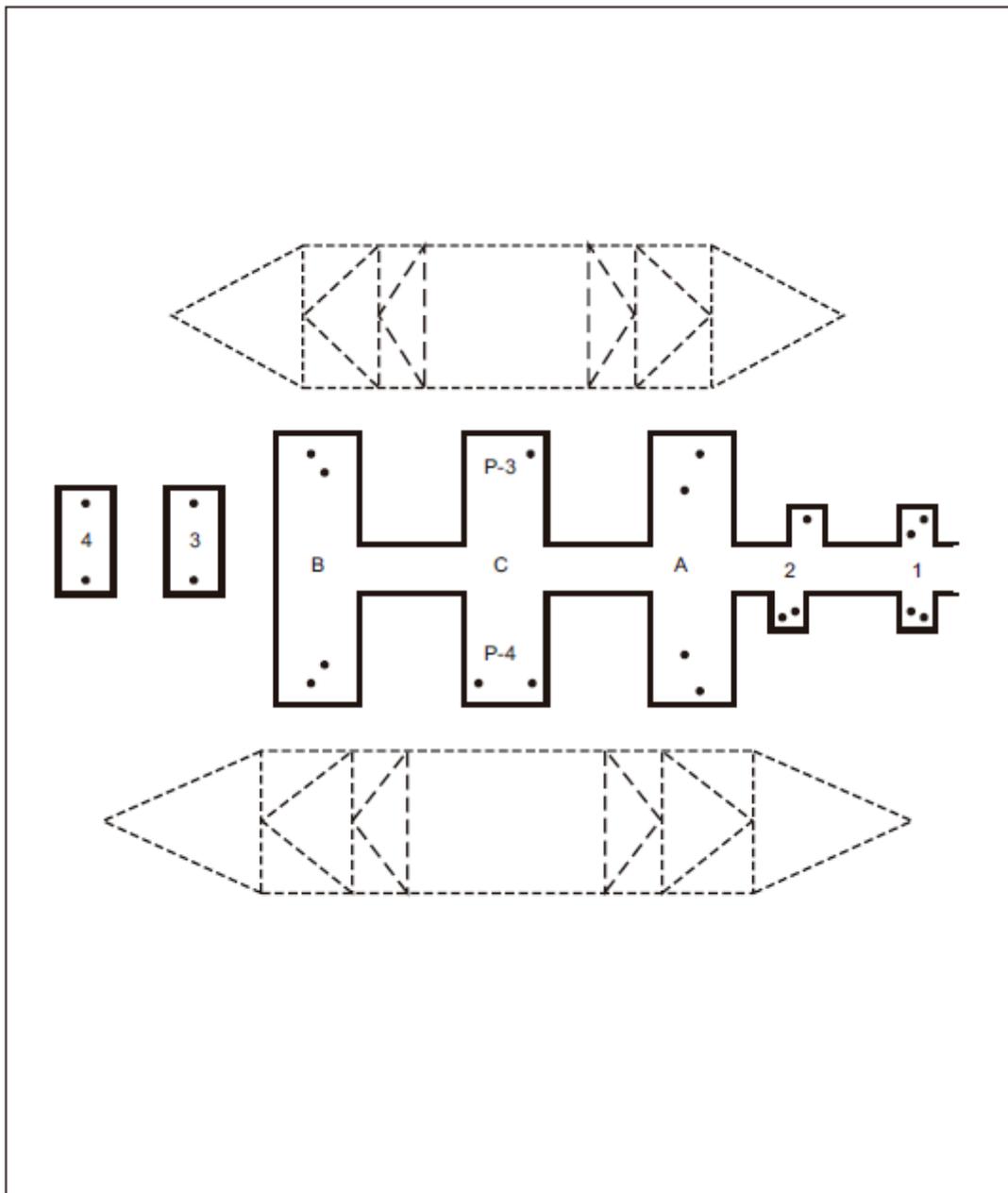
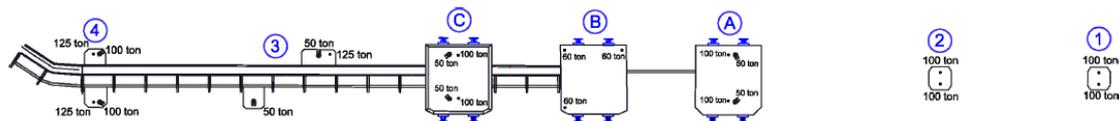
10

A – Localização do píer do TEBAR.

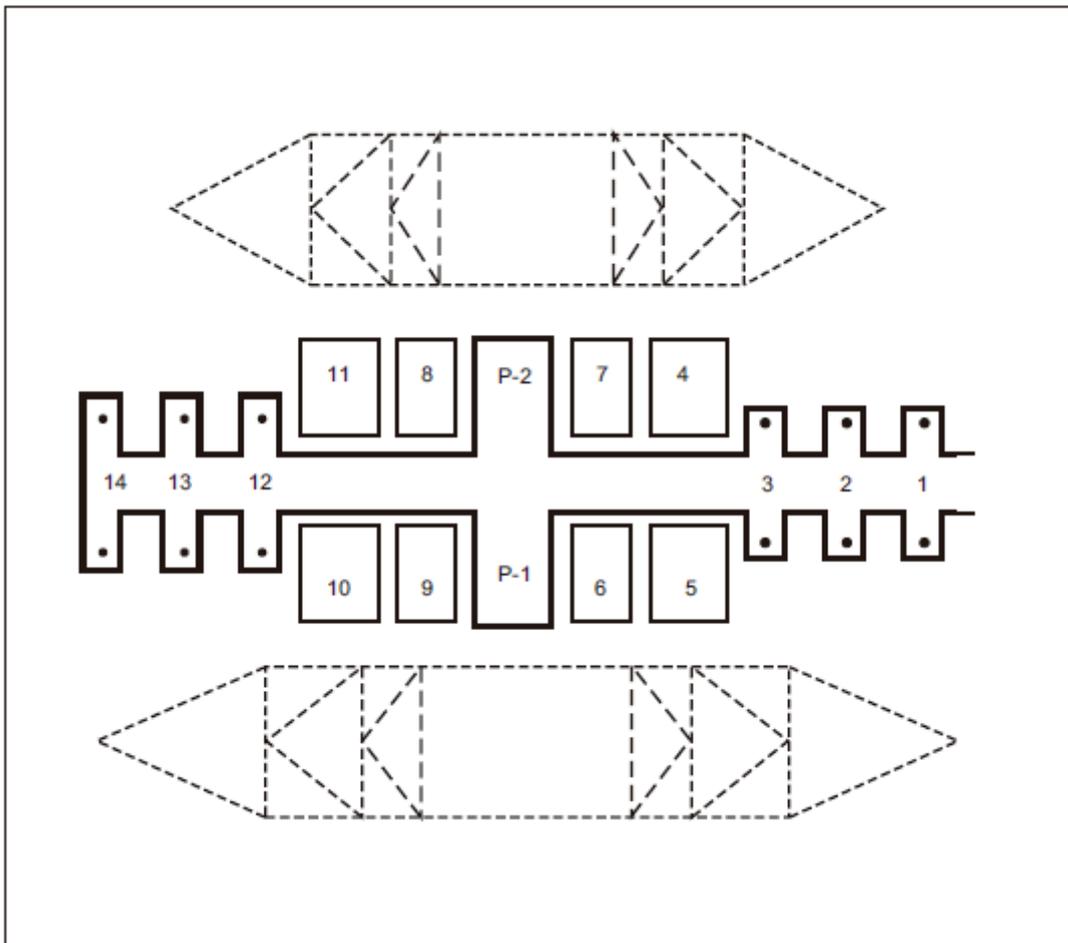
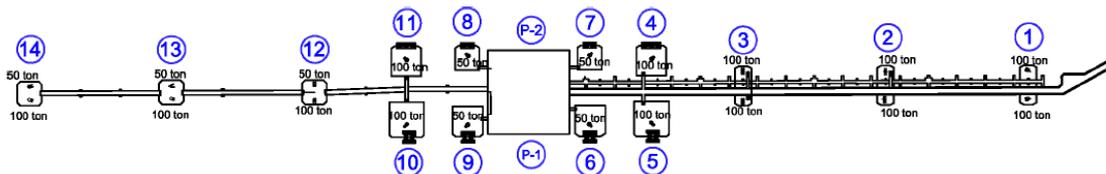


B – Diagrama de cada berço, com indicação de defensas, dolfins e localização dos pontos de amarração.

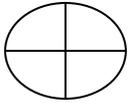
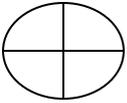
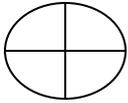
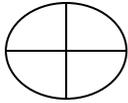
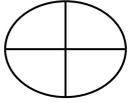
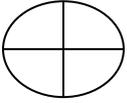
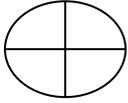
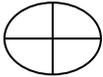
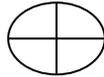
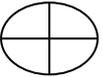
B1 – Píer Norte



B2 – Píer Sul



C – Diagrama com conexões de carga e dimensões dos flanges.

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|---|
| P1 | | | | | |
| Braço 1 | Braço 2 | Braço 3 | Braço 4 | Braço 5 | Braço 6 |
|  |  |  |  |  |  |
| 08" Bunker | 16" Petróleo | 16" Petróleo | 16" Petróleo | 16" Petróleo | 08" Bunker |
| P2 | | | | | |
| Braço 1 | Braço 2 | Braço 3 | Braço 4 | Braço 5 | |
|  |  |  |  |  | |
| 08" Bunker | 16" Petróleo | 16" Petróleo | 16" Petróleo | 08" Bunker | |
| P3 | | | | | |
| Braço 1 | Braço 2 | Braço 3 | Braço 4 | | |
|  |  |  |  | | |
| 10" Petróleo Mangote | 12" Petróleo Derivados | 12" Derivados | 08" Bunker | | |
| P4 | | | | | |
| Braço 1 | Braço 2 | Braço 3 | Braço 4 | | |
|  |  |  |  | | |
| 10" Derivados Mangote | 8" Derivados | 6" Derivados e Lastro Mangote | 12" Derivados | | |

D – Lista de Contatos de Emergência.

| Organização | Horário de Funcionamento | Sigla de Identificação | Telefone | Celular | VHF Marítimo | |
|--|--------------------------|------------------------|-----------------------------|---------------|--------------|------------|
| | | | | | Chamada | Conversaço |
| Inspetor de Segurança | 24 horas | GIAONT | 12-3891-4475 | - | 16 | 14 |
| Terminal – Controle Operacional | 24 horas | COTUR | 12-3891-4713 | 12-99627-0902 | 16 | 14 |
| Port Facility Security Officer | 24 horas | PFSO | 12-3891-4119 / 12-3891-4241 | 12-99715-8033 | | |
| Gerência do Terminal Aquaviário de São Sebastião | 08h às 1630h | - | 12-3891-4702 | - | - | - |
| Capitania dos Portos | 24 horas | DELEMAR | 12-3892-3133 | - | 16 | - |
| | | | 12-3892-1555 | | | - |
| Rebocadores | 24 horas | - | - | - | 16 | 13 |
| Praticagem | 24 horas | - | - | - | 16 | 11 |
| Polícia Militar | 24 horas | - | 190 | - | - | - |
| Bombeiros | 24 horas | - | 193 | - | - | - |
| Defesa Civil | 24 horas | - | 199 / 153 | - | - | - |
| Atendimento Médico de Urgência | 24 horas | SAMU | 192 | - | - | - |
| CETESB | 24 horas | - | 11-3133-4000 | - | - | - |
| Polícia Federal | 24 horas | - | 12-2122-2947 | - | - | - |