TRANSPETRO

INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

Terminal Information Booklet (TIB)

Terminal Marítimo Almirante Barroso – **TEBAR**

São Sebastião, SP.

TERMINAL DE SÃO SEBASTIÃO

Endereço Completo da Gerência do TEBAR: Av. Guarda-Mor Lobo Viana, nº 1.111 – Porto Grande 11608-200 – São Sebastião, SP
Telefone: (55 12) 3891-4702

Contatos

Organização	Horário	Telefone / Fax	Celular	VHF/ UHF Canal de Chamada	VHF / UHF Canal de Conversação
Gerência – Transpetro – TEBAR	08h às 1630h	(55 12) 3891-4702	-	-	-
Terminal – Controle Operacional COTUR	24 horas / 7 dias	+ 55 12-3891-4713	+ 55 12-99627-0902	16	14
Inspetor de Segurança	24 horas / 7 dias	+ 55 12-3891-4475		16	14
Port Facility Security Officer - PFSO	24 horas / 7 dias	+ 55 12-3891-4119 + 55 12-3891-4241	+ 55 12-99715-8033		
Capitania dos Portos DELEMAR	24 horas / 7 dias	+ 55 12-3892-3133 + 55 12-3892-1555		16	

INTRODUÇÃO

Este Port Information foi elaborado pela Petrobras Transporte S.A. **(TRANSPETRO)** que opera o Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR, na área do Porto Organizado de São Sebastião, SP.

Nele são apresentadas as informações essenciais aos navios que demandam operar no terminal. É distribuído às partes interessadas do Porto Organizado e Autoridades Nacionais. O Port Information é apresentado nas versões em português e inglês.

As informações contidas nesta publicação destinam-se a suplementar, nunca substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais.

O Terminal se reserva ao direito de alterar quaisquer informações operacionais aqui apresentadas, sem prévio aviso.

A **TRANSPETRO** analisará quaisquer sugestões, recomendações ou correções aos assuntos aqui abordados, visando melhorar o conteúdo. Caso seja encontrada informação equivocada que precise ser corrigida, favor entrar em contato:

Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR
Av. Guarda Mor Lobo Viana, nº 1.111 – Porto Grande
11608-200 – São Sebastião, SP
Tel.: (55 12) 3891-4702

Petrobras Transportes S/A - TRANSPETRO

Av. Presidente Vargas, nº 328, Centro.

CEP 20091-060, Rio de Janeiro – RJ.

A versão mais recente deste Port Information e dos demais Terminais da **Transpetro** podem ser obtidas por meio do seguinte endereço:

https://transpetro.com.br

Informações Portuárias | default

SUMÁRIO

1 PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA

1.1 GERAL ..... *pág 08*

1.2 DERRAMEMENTO DE ÓLEO E LIBERAÇÃO DE VAPOR..... *pág 11*

1.3 INCÊNDIO E EXPLOSÕES..... *pág 11*

1.4 EVACUAÇÕES (ROTA DE EVACUAÇÃO E MAPA DE PONTOS DE REUNIÃO) ..... *pág 11*

1.5 COLISÃO / DANOS AO BERÇO..... *pág 12*

1.6 EMERGÊNCIA MÉDICA..... *pág 12*

1.7 VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA..... *pág 12*

1.8 HOMEM AO MAR..... *pág 12*

1.9 AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO..... *pág 13*

1.10 PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD) ..... *pág 13*

1.11 POLÍTICA DE NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES..... *pág 13*

2 POLÍTICAS DE SEGURANÇA, MEIO AMBIENTE E SAÚDE

2.1 REQUESITOS PARA EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI's) ..... *pág 13*

2.2 ACESSO AO TERMINAL (TRIPULANTES E VISITANTES) ..... *pág 14*

2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE) ..... *pág 14*

2.4 ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS..... *pág 14*

2.5 FUMO..... *pág 14*

2.6 EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS E LUZES DESPROTEGIDAS..... *pág 14*

2.7 MANUTENÇÃO A BORDO ENQUANTO ATRACADO..... *pág 15*

2.8 MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAS..... *pág 15*

2.9 FICHA DE INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA PARA PRODUTOS QUÍMICOS (FISPQ) *pág ...15*

2.10 BENZENO E H2S ..... *pág 15*

2.11 ELETRICIDADE ESTÁTICA..... *pág 15*

3 INFORMAÇÕES GERAIS

3.1 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA..... *pág 15*

3.2 POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL..... *pág 16*

3.3 DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES..... *pág 16*

3.4 HORÁRIOS DE OPERAÇÃO..... *pág 18*

3.5 HORÁRIO LOCAL..... *pág 18*
3.6 LÍNGUAS DE COMUNICAÇÃO..... *pág 18*
3.7 TELEFONES ÚTEIS..... *pág 18*

3.8 PROCEDIMENTOS DE MONITORIAMENTO AMBIENTAL..... *pág 18*
4 DESCRIÇÃO DO PORTO OU DO FUNDEADORO
4.1 DESCRIÇÃO GERAL..... *pág 18*
4.2 LOCALIZAÇÃO DOS FUNDEADOUROS..... *pág 19*
4.3 APROXIMAÇÃO DO TERMINAL..... *pág 20*
4.4 ÁREAS DE MANOBRA..... *pág 21*
4.5 FATORES AMBIENTAIS..... *pág 22*
5 DESCRIÇÃO DO TERMINAL
5.1 LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL..... *pág 24*
5.2 LAYOUT DO TERMINAL..... *pág 24*
5.3 CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO ..... *pág 25*
5.4 GERENCIAMENTO E CONTROLE..... *pág 25*
5.5 PRINCIPAIS RISCOS..... *pág 25*
6 DESCRIÇÃO DOS BERÇOS
6.1 DETALHES DOS BERÇOS ..... *pág 29*
6.2 ARRANJO DE ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO..... *pág 30*
6.3 CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA, DESCARGA E ABASTECIMENTO..*pág 32*
7 COMUNICAÇÃO ANTES DA CHEGADA
7.1 INFORMAÇÕES DO TERMINAL PARA O NAVIO..... *pág 33*
7.2 INFORMAÇÕES DO NAVIO PARA O TERMINAL..... *pág 34*
8 INFORMAÇÕES OPERACIONAIS
8.1 ACESSO NAVIO / PORTO..... *pág 34*
8.2 LIBERAÇÃO INICIAL..... *pág 34*
8.3 LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (LVSO) ..... *pág 34*
8.4 POLÍTICA DE LASTRO / DESLASTRO..... *pág 35*
8.5 PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO E DECONEXÃO DE MANGOTES..... *pág 35*
8.6 PROCEDIMENTOS DE TRANSFERÊNCIA DE CARGA ..... *pág 35*
8.7 DRENAGEM, MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO..... *pág 37*
8.8 LIMITES AMBIENTAIS..... *pág 38*
8.9 POLÍTICA DE LIMPEZA E ENTRADA EM TANQUES..... *pág 38*

8.10 GÁS INERTE..... *pág 38*

8.11 POLÍTICA DE ABASTECIMENTO..... *pág 38*

8.12 PREVENÇÃO À POLUIÇÃO..... *pág 38*

8.13 ÁGUA POTÁVEL..... *pág 38*

8.13.1 OUTROS SERVIÇOS..... *pág 38*

8.13.2 ATIVIDADES PROIBIDAS..... *pág 39*

8.14 DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO..... *pág39*

8.15 ATENDIMENTO AO ISPS CODE..... *pág 40*

9 ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO

9.1 CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS..... *pág 40*

9.2 AUTORIDADE MARÍTIMA..... *pág 40*

9.3 PRTAICAGEM..... *pág 40*

9.4 REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS..... *pág 41*

10 CONTATOS..... *pág 42*

11 DEFINIÇÕES..... *pág 43*

APÊNDICE ..... *pág 44*

REVISÕES

Revisão	Alterações	Data	Elaboração	Aprovação
V.0	Versão Inicial	19/09/2025	CLC **DIONISIO FERRUCIO FILGUEIRAS NETO** **André Scharlach Cabral** ON Jacqueline Ferreira Vieira Ives Marcelo Xavier	CLC **DIONISIO FERRUCIO FILGUEIRAS NETO**

1. Procedimentos de Emergência

1.1 GERAL

CONTATOS DE EMERGÊNCIA

Organização	Horário de Funcionamento	Telefone	Celular	VHF / UHF Chamada	VHF / UHF Conversação
Rebocadores	**24 horas**	-	-	16	13
Praticagem	**24 horas**	12-38921332	-	16	11
Defesa Civil	**24 horas**	199 / 153	-	-	-
Receita Federal	**08:00 às 12:00 h**	(12) 3891-2600	-	-	-
Polícia Federal	**24 horas**	12-21631600	-	-	-
Polícia Militar	**24 horas**	190	-	-	-
Bombeiro	**24 horas**	193	-	-	-
Atendimento Médico de Urgência (SAMU)	**24 horas**	192	-	-	-
CETESB	**24 horas**	+55 11 0800 011 35 60	-	-	-
Delegacia da Capitania (DELSEBASTIÃO)	**Segundas-feiras das 13:15 às 16:00 h e de terças a sextas – feiras das 08:15 às 11:oo h**	(12) 3892-1550 (12) 3892-1555	-	16	-

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.

DESCRIÇÃO GERAL DA ORGANIZAÇÃO DE COMBATE A EMERGÊNCIAS

Tipo de Incidente	Organização Responsável	Outras Organizações Envolvidas			
Colisão no Canal	Capitania dos Portos	Defesa Civil	TRANSPETRO		
Embarcação Encalhando	Capitania dos Portos	Defesa Civil	TRANSPETRO		
Colisão no Berço	Capitania dos Portos	TRANSPETRO	Defesa Civil		
Embarcação Afundando	Capitania dos Portos	Defesa Civil	Corpo de Bombeiros	TRANSPETRO	
Incêndio na Embarcação	Navio	TRANSPETRO	Corpo de Bombeiros	Defesa Civil	Capitania dos Portos
Incêndio no Berço	TRANSPETRO	Corpo de Bombeiros	Defesa Civil	Capitania dos Portos	
Poluição	TRANSPETRO ou Navio	Capitania dos Portos	PAPOSS	CETESB	IBAMA

PLANOS DE EMERGÊNCIA

EMERGÊNCIA 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.

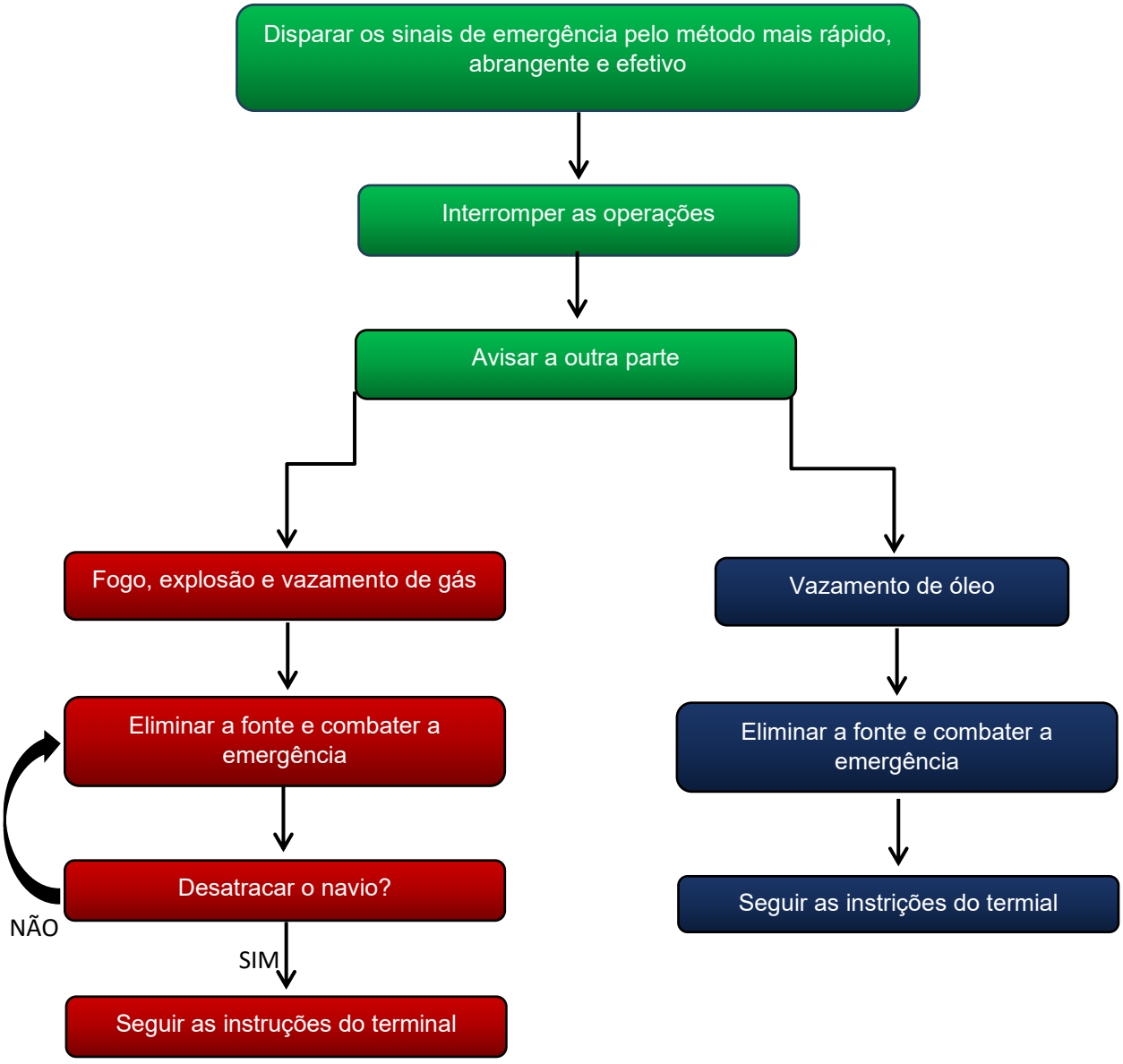
A critério de seus Comandantes, os navios atracados podem deixar cabos de reboque de emergência passados nos cabeços de bordo e pendentes até 2 m acima do nível do mar durante toda a operação, pela amura e pela alheta do bordo oposto ao da atracação. Os navios deverão manter pronto para uso os equipamentos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

EMERGÊNCIA DO 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 mútuo para compartilhamento de recursos de resposta a emergências ambientais denominado Plano de Área – PAPOSS (Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião), 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 instalações para o uso na resposta a ocorrências de poluição por óleo, 24 horas por dia

FLUXOGRAMA DE EMERGÊNCIA NAVIO / TERMINAL



SERVIÇOS LOCAIS DE EMERGÊNCA

O Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil, a Polícia Militar, o Serviço da 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 199/156;
- ✓ Polícia Militar: telefone 190;
- ✓ SAMU: telefone 192;
- ✓ Hospital de São Sebastião: telefone 12 3893-3200

1.2 DERRAMEMENTO DE ÓLEO E LIBERAÇÃO DE VAPOR

Em caso de derramamento de óleo causado pelo navio, o Armador será o responsável incondicional pelo ressarcimento integral dos custos envolvidos.

1.3 INCÊNDIO E EXPLOSÃO

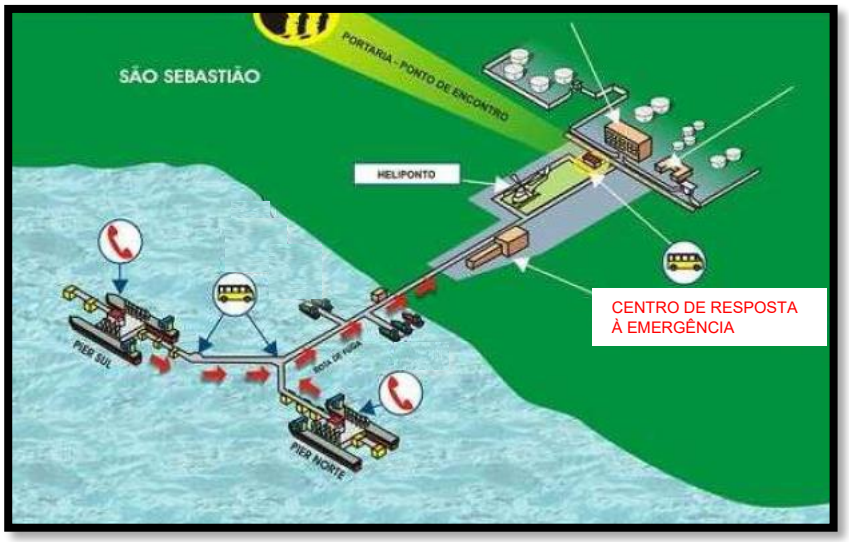
Procedimentos a serem adotados encontram-se no Plano de Resposta à Emergências do Terminal de São Sebastião – PRE.

1.4 EVACUAÇÕES (ROTAS DE FUGA E PONTOS DE ENCONTRO)

Rota primária de fuga para navios: Baleeira de bordo de mar.

Rota secundária de fuga para navios: O Dolfim mais externo localizado a barlavento.

Rota terciária de fuga para navios: Idêntica ao pessoal de terra.



O navio e sua tripulação devem conhecer os sinais da sirene de emergência do terminal conforme informações contidas na carta inicial assinada pelo navio e terminal.

1.5 COLISÃO / DANOS AO BERÇO

Em caso de colisão ou danos aos berços, os comandantes deverão informar ao Inspetor de Segurança, Marinha do Brasil e agência protetora.

1.6 EMERGÊNCIA MÉDICA

O Terminal possui meios disponíveis para que sejam providenciados recursos a fim de atender a emergências médicas.

1.7 VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA

Os comandantes deverão instruir suas tripulações sobre a necessidade de **rigoroso** atendimento ao ISPS CODE.

1.8 HOMEM AO MAR

Os comandantes deverão IMEDIATAMENTE alertar a emergência de Homem ao Mar no canal 16 VHF, informar a Marinha do Brasil, ao Inspetor de Segurança do Terminal e à agência protetora do navio.

1.9 AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO

O pessoal de bordo deverá alertar, o mais rapidamente possível, ao inspetor de segurança do Tebar. O Terminal dispõe de rebocadores para auxiliar na mitigação e correção do afastamento.

1.10 PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD)

A parada de emergência será negociada com o navio no momento da liberação inicial.
A Transpetro incentiva às tripulações de que **"Na dúvida PARE".**

1.11 POLÍTICA DE NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES

As instruções para notificação de incidentes deverão ser seguidas pelos Comandantes conforme:

- **Incidente de Poluição**

Deverá ser registrado em documento específico, a ser enviado ao coordenador de turno do TEBAR, tão logo possível. Este documento poderá ser elaborado em fases (alerta inicial, atualização de alerta de incidente e relatório final de incidente).

- **Incidente de Segurança**

Similar ação como para incidente de poluição.

- **Incidente de Proteção**

Gerar relatório conforme preconizado no ISPS Code.

2. Políticas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde

2.1 EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI's)

Tripulantes em áreas externas às superestruturas deverão permanecer portando seus EPIs. Tripulantes em trânsito "indo para" ou "vindos da" portaria do Terminal, estarão dispensados do uso de EPIs.

2.2 ACESSO AO TERMINAL (TRIPULANTES À TERRA E VISITANTES AO NAVIO)

Para mais informações, o supervisor de segurança portuária do Terminal, o qual está capacitado em acordo com os requisitos exigidos pela IMO, poderá ser contatado (ver na tabela contatos).

2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE)

O terminal possui implementadas medidas de proteção de segurança 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 específicas 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.

2.4 ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS

Conforme ISGOTT, item 13.4, por questões de segurança e saúde do pessoal, o uso de álcool ou outras drogas tem efeito perigoso no desempenho, comportamento e práticas de segurança no local de trabalho sendo o uso proibido no TEBAR.

A **Transpetro,** visando apoiar as autoridades nacionais e internacionais no combate ao tráfico de drogas e ao uso de álcool em locais não permitidos, cumpre as medidas preventivas pertinentes quanto ao uso, posse ou distribuição criminosa dessas substâncias.

2.5 FUMO

O TEBAR não dispõe de áreas seguras e demarcadas para a prática do tabagismo, portanto a ninguém é permitido fumar dentro dos limites das instalações do terminal.

2.6 EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS E LUZES DESPROTEGIDAS

Todos os equipamentos elétricos portáteis utilizados em áreas sujeitas a contaminação do ar ambiente por gases inflamáveis ou explosivos deverão ser do tipo intrinsecamente seguros e à prova de explosão.

No convés e compartimentos adjacentes, só será permitido o uso de iluminação elétrica intrinsecamente segura e à prova de explosão devendo atender rigorosamente às recomendações de segurança contempladas no ISGOTT (edição mais recente) durante a permanência do navio no píer.

É proibida a tomada de fotos de qualquer área, equipamento ou pessoas, dentro das instalações do Terminal sem prévia autorização da gerência do Terminal.

2.7 MANUTENÇÃO A BORDO ENQUANTO ATRACADO

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 sem a prévia autorização da gerência do Terminal. Reparos a frio que impliquem alguma restrição do navio durante a estadia deverão ser previamente autorizados pela equipe de terra e a solicitação para tais reparos deverão ser requisitados com pelo menos 24 horas de antecedência. Qualquer reparo deverá ser executado em consonância com o preconizado no ISGOTT, edição mais recente.

2.8 MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAS

A movimentação de materiais deverá ser acordada junto ao terminal. **(contatar o inspetor náutico, via VHF canal 16)**

2.9 FICHA DE DADOS DE SEGURANÇA (FDS)

Para a estocagem, transporte ou utilização de produtos químicos classificados como perigosos ou cujos usos previstos ou recomendados derem origem a riscos a segurança e saúde dos trabalhadores a FDS é obrigatória (NBR 14725/2023) e deverá estar disponível junto ao local de guarda e ou utilização.

2.10 BENZENO E H2S

Os riscos associados ao benzeno, H2S e qualquer outra substância tóxica presentes na carga movimentada deverão ser devidamente identificados e entendidos.

A Transpetro incentiva aos Comandantes dos navios que obriguem os tripulantes a usarem detectores de Benzeno e H2S quando estiverem fora da superestrutura do navio.

2.11 ELETRICIDADE ESTÁTICA

Deve-se **atentar** às precauções para prevenção dos riscos de ignição por centelha de eletricidade estática durante as medições, amostragens, conexões e operações de carga/descarga.

3. Informações Gerais

3.1 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Informações a respeito do Terminal podem ser obtidas nas seguintes publicações abaixo listadas, bem como no Guide to Port Entry:

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

Tipo / Assunto	Editor ou 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.

3.2 POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL

Ver itens a seguir.

3.3 DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES

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

Informações	Preparado por:			Entregue para :			Comentário
	Terminal	Navios	Ambos	Terminal	Navios	Ambos	
Antes da Chegada							
Estimativa de chegada (ETA) e informações sobre a embarcação		X		X			Antecipar informações de situações que possam impactar a segurança da navegação ou operacional.
Antes da Transferência da Carga ou do Bunker							
Detalhes da carga/ slop/ lastro a bordo		X		X			Enviar cópia do RMQB do porto de origem ou inspeção de tanques vazios.
Informações essenciais à operação (completar no local)	X				X		Informar, por antecipação, a capacidade de transferência prevista para a operação.
Lista de verificação de Segurança Navio/Terra			X			X	Conforme Apêndice A do ISGOTT. Enviar cópia do checklist contido no ISGOTT, a menos de 12 horas da chegada.
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 Transferência da Carga ou do Bunker, antes da saída							
Informações necessárias para desatracação do Navio			X			X	Informar as quantidades de combustíveis e água previstas para a chegada e saída do navio.
Após a desatracação, na saída do Porto							
Informações relativas aos dados de saída do Porto		X			X		Informar ao Coordenador de Turno, via e-mail, os horários de desembarque do prático e saída do porto.

3.4 HORÁRIOS DE OPERAÇÃO

Na operação de STS (Ship – to – Ship) a atracacação do navio filho a contrabordo do navio mãe só ocorrerá no período **diurno.**

Manobra de navios durante o período noturno, **exceto no Pier 2**, não há restrições, salvo condições específicas. Ver item **5.5 Principais riscos, subitem Restrições Gerais.**

3.5 HORÁRIO LOCAL

Brasília Time em UTC-03:00

3.6 IDIOMAS DE COMUNICAÇÃO

A comunicação do navio/terminal deverá ser feita em português ou Inglês.

3.7 TELEFONES ÚTEIS

Ver item 10. **Contatos**

3.8 PROCEDIMENTOS DE MONITORAMENTO AMBIENTAL

Os tripulantes de serviço no convés deverão ser instruídos a manter ininterrupta vigilância sobre as áreas marinhas adjacentes aos navios. Qualquer observação sobre o surgimento de poluentes na água, ou ocorrência de animais da fauna marinha ou terrestre, estes deverão alertar aos inspetores de segurança ou técnicos de operação.

4. Descrição do Porto e Fundeadouros

4.1 DESCRIÇÃO GERAL

O TEBAR possui píer 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, bem como água de formação. 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 (EX-Pipe).

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

4.2 LOCALIZAÇÃO DOS FUNDEADOUROS

Barra Norte: Área limitada ao Norte pelo alinhamento Farolete São Sebastião e Ponta da Canas e ao Sul pelo alinhamento Ponta da Cruz e Trapiche da Vila de Ilhabela. Os pontos de fundeio são previstos na carta náutica DHN nº 1.643 e são destinados a navios com mais de 100.000 TPB ou que necessitem de reparos de emergência. Podem ser utilizados também como abrigos, em caso de mau tempo.

Os fundeadouros ao norte 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.

Barra Sul: Área limitada ao norte pelo alinhamento Ponta do Baleeiro com a parte central da Praia da Fazendas e ao sul pelo paralelo 23° 54,0 S e o meridiano 045° 31,0’ W, com capacidade para quatro navios, nos seguintes pontos de fundeio. Utilizar a carta DHN 1644.

Coordenadas

- ✓ 23° 50,2’ S e 045° 25,6’ W
- ✓ 23° 50,6’ S e 045° 26,1’ W
- ✓ 23° 51,0’ S e 045° 26,6’ W
- ✓ 23° 51,5’ S e 045° 27,1’ W

Os fundeadouros ao sul 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 ou mais 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 Baleeiro 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.

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

Em especial atenção devem ter os navios com calado de mais de 18 metros ao navegarem dentro do canal de São Sebastião. As cartas náuticas DHN no 1.640, 1.643, 1.644 assinalam diversos perigos com profundidade de 20 metros ou menos nas proximidades dos limites do canal. Recomenda-se cuidado com relação à existência de área com cabos submarinos, assinalados nas cartas náuticas DHN no 1.643 e 1.644.

4.3 APROXIMAÇÃO DO TERMINAL

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, varrido 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.

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, exibe 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 exibe 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, exibe 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, varrido 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 exibe 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, exibe 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), exibe lampejo de luz branca e armação metálica sobre coluna quadrangular de concreto armado branco.

O Farolete Ilhabela, situado na margem oeste do canal, exibe 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 nasua 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, boias etc. poderão ser encontrados na LISTA DE FARÓIS da DHN.

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 Organizado limitada pelos paralelos: 23°42,0’ S e 23°54,0’ S.

4.4 ÁREAS DE MANOBRA

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 9.3 Praticagem.

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 uma 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.

4.5 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/

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/

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

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

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.

Ventos Predominantes

Os ventos de SW, trazidos por frentes frias principalmente no no final do outono, inverno e início da primavera 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).

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.

Precipitação Pluviométrica

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

Tempestades com Raios

As tempestades com raios são mais freqüentes na primavera e verão, no período da tarde e início da noite. O Terminal adota um sistema de alerta de descargas atmosféricas devendo, a critério do comandante e da equipe do terminal, avaliar a necessidade de paralização das atividades.

Visibilidade

Ocorre redução da visibilidade devido ao surgimento eventual de nevoeiro nas primeiras horas da manhã principalmente na primavera e verão, ou quando sob pancadas de chuvas ao longo de todo o ano

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 nós. Os Comandantes deverão manter suas tripulações avisadas sobre tal característica, a fim de que ocorra rigoroso controle sobre a amarração e o posicionamento do navio no píer.

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.

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.

5. Descrição do Terminal

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).

5.1 LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL

5.2 LAYOUT DO TERMINAL

5.3 CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO

Durante a estadia do navio no porto são realizadas várias ações de gerenciamento de riscos de forma a minimizá-los possibilitando a realização de uma operação segura.

Navios que apresentem problemas pregressos e não tratados não serão aceitos, sendo-lhes negada a permissão para operar no píer petroleiro. Ações que desrespeitem os prazos normais para este fim não serão da responsabilidade da Petrobras/Transpetro.

Em todas as fases, conforme descrito nos subitens a seguir, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

Ver item **7.1.1 RECUSA DE OPERAÇÃO**

5.4 GERENCIAMENTO E CONTROLE

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 supervisão e aquisição de dados.

As comunicações são realizadas com os navios por meio de rádio VHF ou UHF, em freqüência 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.

5.5 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).

Considerando que os principais riscos estão associados a determinadas condições operacionais, à ocorrência de ventos, correntes, marés e descargas atmosféricas, precauções de segurança são apresentadas no item abaixo:

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	Manter posicionamento seguro do navio; Prontidão de recursos de assistência em caso de necessidade de desatracação; Evitar poluição no mar.

		prévia de ocorrência de vento força 7/8.	
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 dos aparelhos de força, de forma a permitir a liberação automática das espias; Garantir a melhor assistência ao Comandante para manobrar caso opte pela desatracação do navio;

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, sempre com cabo passado.

Nota 2: Em emergências, 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 específico visando a desconexão de linhas de carga, e eventual desatracação 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 Superintendente de STS do Terminal, e será informado diretamente a bordo ou via rádio VHF caso necessário.

Nota 4: Em situação de ventos acima de 28 nós os navios devem ser desconectados e parqueados.

RISCOS À NAVEGAÇÃO

Especial atenção deve 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 cuidados adicionais relacionados 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).

Devido à existência de importante sítio ambiental de alimentação e reprodução de grandes cetáceos no litoral de São Sebastião e Ilhabela, o TEBAR possui um procedimento de gerenciamento de risco de colisões entre navios e baleias nas imediações do Porto de São Sebastião, fundeadouros e canais de acesso ao terminal. Durante a temporada reprodutiva desses animais na região (maio a novembro), o navio receberá um guia de recomendações a serem seguidas, denominado "*Recommended Routing Guidelines for São Sebastião, SP - Brasil*".

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 metros.

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.

6. Descrição dos Berços

6.1 DETALHES DOS BERÇOS

Constam no ANEXO B desenhos dos pieres com indicação de defensas, dolfins e localização dos pontos de amarração.

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.							

CONTROLE DE PROFUNDIDADE

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.

DIMENSÕES MÁXIMAS

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.

6.2 ARRANJO DE ATRACAÇÃO E DE AMARRAÇÃO

Para aterragem, fundeio e atracação, os comandantes dos navios devem atentar para as informações que constam nos itens: 4. Descrição do Porto e Fundeadouros / subitens 4.2, 4.3, 4.4 e 6. Descrição dos berços / subitem 6.1.

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; 2 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-se 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.

As equipes de bordo deverão ser avisadas de que o Terminal disponibilizará, no mínimo, uma embarcação de apoio às amarrações.

O auxílio compreenderá unicamente a transferência de cabos mensageiros de dolfins para bordo.

Os cabos mensageiros deverão ser recolhidos pelas equipes de bordo, com o auxílio de retinidas dos navios.

As embarcações de apoio não estão autorizadas a rebocar as espias até aos dolfins como forma de se poupar tempo, uma vez que poderão contribuir para o surgimento de acidentes com pessoas/equipamentos.

Em nenhuma hipótese, fatores de segurança poderão ser preteridos por quaisquer outros motivos.

As ordens emitidas pelos comandantes ou práticos para as equipes de amarradores, somente deverão ocorrer por intermédio do Inspetor Náutico do GIAONT ou pessoa designada pelo

mesmo e devidamente informadas aos comandantes ou práticos. Da mesma forma, comunicações entre as equipes de amarração e os comandantes ou práticos, passarão necessariamente pelo GIAONT ou pessoa designada pelo mesmo.

O Terminal mantém um mínimo de 4 rebocadores de apoio portuário com capacidade mínima de 70 T de Tração Estática.

6.3 CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA, DESCARGA E ABASTECIMENTO

Nº do berço	Produto	Nº e Diâmtro dos Braços	Recebe ou Envia	Temperatura		Vazão Máxima (m^3/h)	Pressão Máxima (kgf/cm^2)	Observações
				Mínima	Máxima			
PP-1	Petróleo e Lastro	4x16”	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	9000 (1 linha) 18000 (2 linhas)	10	Linha 07 de 34” Linha 11 de 34”
	Lastro	2x16”	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	1600	10	Linha 43 de 16”
	Marine Fuel	1x8”	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	500	10	Linha 22 de 12”
	Marine Gasoil	1x8” ou	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	500	10	Linha 31 de 8”
		1x4” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	200	10	Linha 31 de 8”
PP-2	Petróleo e Lastro	3x16”	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	9000 (1 linha) 13500 (2 linhas)	10	Linha 08 de 34” Linha 10 de 34”
	Lastro	2x16”	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	1600	10	Linha 43 de 16”
	Marine Fuel	1x8”	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	500	10	Linha 22 de 12”
	Marine Gasoil	1x8” ou	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	500	10	Linha 31 de 8”
		1x4” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	200	10	Linha 31 de 8”
PP-3	Petróleo e Lastro	1x12” 1x10” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	2000 2000	10	Linha 10 de 34” Linha 10 de 34”
	Lastro	1x6”	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	450	10	Linha 43 de 16”
	Diesel S10	2x12”	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	4000	10	Linha 02 de 24”
	Diesel ATE	1x12”	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	2000	10	Linha 42 de 24”
	QAV-1	2x12”	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	4000	10	Linha 41 de 24”

	Gasolina e Nafta	1x12”	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	2000	10	Linha 44 de 24”
	Marine Fuel	1x8” ou	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	500	10	Linha 21 de 12”
		1x6” (mangote)			80°C	450		Linha 21 de 12”
	Marine Gasoil	1x4 (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	200	10	Linha 31 de 08”
PP- 4	Lastro	1x10” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	1200	10	Linha 10 de 34”
	Lastro	1x6” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	450	10	Linha 43 de 16”
	Diesel S10	1x10” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	55°C	1200	10	Linha 02 de 24”
	Diesel ATE	1x10” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	1200	10	Linha 42 de 24”
	QAV-1	1x12”	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	2000	10	Linha 41 de 24”
		1x10” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	1200	10	Linha 41 de 24”
	Gasolina e Nafta	1x12” ou	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	2000	10	Linha 44 de 24”
		1x10” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	1200	10	Linha 44 de 24”
	Marine Fuel	1x8” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	500	10	Linha 21 de 12”
		1x6” (mangote)	Recebe e Envia	Ambiente	80°C	450	10	Linha 21 de 12”
	Marine Gasoil	1x4” (mangote”	Recebe e Envia	Ambiente	Ambiente	200	10	Linha 31 de 08”

7. Comunicação 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, incluindo a lista de verificação de segurança operacional (Ship/Shore Safety Check List).

7.1 INFORMAÇÃO DO TERMINAL PARA O NAVIO

Em todas as fases, conforme descrito nos subitens abaixo, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

7.1.1 NA 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.

Troca de Informações Navio / Terminal

As informações do terminal para o navio e vice-versa são trocadas antes da chegada e durante a liberação inicial após a atracação, bem como informações relevantes de Segurança, tais como, rotas de fuga, fluxograma de Emergência, contatos em emergência, relação dos telefones do porto de acordo com o item **1. Procedimentos de Emergência**, e detalhes das Rotas de Saída em caso de evacuação da tripulação do navio em emergência.

7.2 INFORMAÇÃO DO NAVIO PARA O TERMINAL

Formulário do Terminal (ISGOTT Capítulo 22)

8. Informações Operacionais

8.1 ACESSO NAVIO / PORTO

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. Os tripulantes devem circular na faixa de segurança demarcada no piso (ponte dos píeres, plataformas de carregamento e dolfins). Na faixa de segurança não é obrigatório o uso de EPI pelos tripulantes ou visitantes.

8.2 LIBERAÇÃO INICIAL

O início da operação só ocorre após o preenchimento da carta inicial, pelos representantes de terra e de bordo. O Plano de Carga e a sequência da operação, devem ser apresentados ao Operador do terminal e discutidas antes do início. **Ver item 8.3**

8.3 LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OEPRACIONAL (LVSO)

Logo após a Atracação e antes do Início da Operação, a fim de verificar suas condições de segurança operacional, equipamentos e procedimentos, o GIAONT efetua a Inspeção de Segurança, de acordo com Lista de Verificação de Segurança Operacional, baseada na última edição do ISGOTT, e em conformidade com o tipo de navio.
Ao final, esta deverá refletir a condição exata do navio, no momento em que o Inspetor do Giaont deverá apresentar o resultado ao Comandante do navio ou seu representante legal. Caso seja observado algum item não conforme que possa afetar a segurança da operação, esta só se iniciará após a pendência ser sanada e o navio ser considerado seguro para operar.

8.4 POLÍTICA DE LASTRO, DE DESLASTRO E SLOP

As redes e tanques de lastro e deslastro dos navios devem ser destinadas somente para esse fim, quando estiverem isoladas das demais redes de bordo. O lastro de água a ser descarregado para o mar deverá 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.

SLOP

O Terminal disponibiliza tanques para recebimento de águas residuais (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, **desde que autorizada pela Petrobras.**

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, em acordo com regras e restrições específicas do terminal.

8.5 PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO/DESCONEXÃO DE MANGOTES

ANTES DA TRANSFERÊNCIA DE CARGA

Ver item 8.3 Lista de Verificação de segurança operacional (LVSO).

CONEXÃO DE MANGOTES

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.

8.6 PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE CARGA.

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

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 supervisório 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.

Para melhor controle de emissão de gases gerados a bordo (COV) nas operações de carregamento de gasolina e ou nafta em navios operando no píer norte, poderá ser requerida a utilização do sistema de captação de compostos orgânicos voláteis – Unidade de Combustão de Vapores - instalado no píer do terminal. Os navios deverão manter suas tomadas “VECs” em condições satisfatórias e prontas para uso. A depender de aspectos legais, contratuais ou operacionais, o Terminal poderá requerer conexão de linha de mangote de retorno de vapor (8 polegadas). Gás inerte poderá ser requerido aos navios, antes e após a transferência de carga, para garantia da segurança operacional da Unidade de Combustão de Vapores. Os técnicos de operação instruirão aos navios sobre os procedimentos a serem adotados para utilização adequada e segura do sistema de captação de compostos orgânicos voláteis 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 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 1.

OPERAÇÕES DE TRANSBORDO

Nos berços PP-1, PP-2 e PP-3 do TEBAR poderão ocorrer operações de transbordo entre navios atracados a contrabordo.

RESTRIÇÃO AO EXCESSO DE FUMAÇA E RAMONAGEM

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.

RESTRIÇÃO / CONDIÇÃO DE EMBARCAÇÃO NO COSTADO

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.

RESTRIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO HÉLICE

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.

INSPEÇÕES INTERMEDIÁRIAS

Conforme apêndice A do "ISGOTT", são realizadas pelo GIAONT durante a operação do navio em intervalos acertados no momento da liberação inicial que não poderão exceder 6 horas, de acordo com os critérios de segurança operacional e registradas na LVSO. Em operações de STS a inspeção não poderá exceder 4 horas.

INTERRUPÇÕES DAS OPERAÇÕES

A interrupção das operações de carga ou descarga do navio podem ocorrer em qualquer situação, seja no Navio ou no Terminal, tais como:

- Temporariamente durante tempestades, com incidência de raios, ventos ou correntes intensas (Conforme parâmetros listados na LVSO do ISGOTT);
- No caso de descumprimento de quaisquer das regras e normas concernentes à segurança, universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de petróleo;
- Caso o Comandante do navio tenha razões para crer que as operações em terra não ofereçam segurança, desde que avise com antecedência aos operadores do píer;
- Vazamento de produto no navio ou no Terminal;
- Diferença elevada entre o descarregado e o recebido em terra ou recebido no navio;
- Descumprimento de qualquer item do re-check da LVSO.

Ver item 5.5 Principais Riscos/Mau Tempo

8.7 DRENAGEM, MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO

A drenagem de mangotes utilizados no transbordo (navio/navio) é de responsabilidade do pessoal de bordo. Após a liberação de bordo, o pessoal de terra para conexão e desconexão é autorizado à proceder a desconexão.

As medições e amostragens serão sempre realizadas no início e fim das operações. Poderão ser efetuadas medidas durante as operações, se assim for necessário, conforme autorização do Terminal. Para as medições e amostragens, os tanques não serão despressurizados. Se isso for necessário, o Terminal deverá ser comunicado para análise e aprovação prévias.

As medições finais de bordo serão realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pelos representantes do terminal e demais inspetores. O material utilizado deve estar devidamente aterrado e os acessórios de medição devem ser a prova de explosão. A liberação final do navio deve se dar após a comparação das quantidades movimentadas e da troca completa da documentação de estadia.

8.8 LIMITES AMBIENTAIS

- Interromper a operação, drenar braços de carga e mangotes: 30 nós – vento / 3 nós corrente (deverá ser mantido um rebocador empurrando no costado do navio até 100.000 TPB e dois rebocadores empurrando no costado do navio acima de 100.000 TPB quando atracados ao PP-1 e PP-3, sempre com cabo passado para eventual necessidade de desatracação);
- Interromper operação em caso de descargas atmosféricas a menos de 15 km de distância;

8.9 LIMPEZA E ENTRADA EM TANQUES

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.

8.10 GÁS INERTE

Em caso de dificuldades ou problemas no sistema de gás inerte do navio, a operação será suspensa até que o sistema esteja de acordo com o mínimo aceitável.
Os navios deverão possuir atmosferas inertes a inflamabilidade e explosão nos tanques a serem carregados.

8.11 ABASTECIMENTO

Solicitações de abastecimento

As solicitações de Abastecimento de combustíveis devem ser encaminhadas à Petrobrás Bunker no RJ através do seu agente ou Armador/Operador.

8.12 PREVENÇÃO À POLUIÇÃO

O navio enviará, antecipadamente, um resumo de seus planos de emergência (SOPEP).

8.13 ÀGUA POTÁVEL

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

8.13.1 OUTROS SERVIÇOS

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 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 para fornecimento de bunker: 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.

8.13.2 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, incluindo ovos dos ninhais de aves marinhas porventura existentes no píer;
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.

8.14 DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO

Ver itens 4.3, 4.4 e 4.5.
Durante a manobra de desatracação e saída do porto deve-se observar os limites do canal e perigos relatados na seção **5.5 PRINCIPAIS RISCOS** subitem **RISCOS À NAVEGAÇÃO**

Conforme indicação em carta náutica, o local para o desembarque do prático é o mesmo do embarque onde uma lancha o aguardará. Ver item **9.3 PRATICAGEM**

8.15 ATENDIMENTO AO ISPS CODE

Em caso de necessidade (de incidente de proteção), 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.

Contato: Ver item **2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE)**

8.16 OUTRAS INFORMAÕES IMPORTANTES

MERGULHO

A atividade de mergulho poderá ser autorizada em casos excepcionais e dependerá de prévia liberação da gerência do Terminal.

9. Organização Portuária ou do Fundeadouro

9.1 CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS

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

9.2 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 **somente** quando do fundeio da embarcação nos limites da área portuária ou após a atracação do navio no píer do TEBAR.

9.3 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.

Para movimentações (shifting) com auxílio de rebocadores de apoio portuário, os comandantes dos navios deverão requisitar a presença de um prático.

Caso as movimentações sejam feitas com uso exclusivo de espias, a presença do prático passará a ser facultativa.

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.

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

9.4 REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS

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 Farolete 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 70 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 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.

10. Contatos

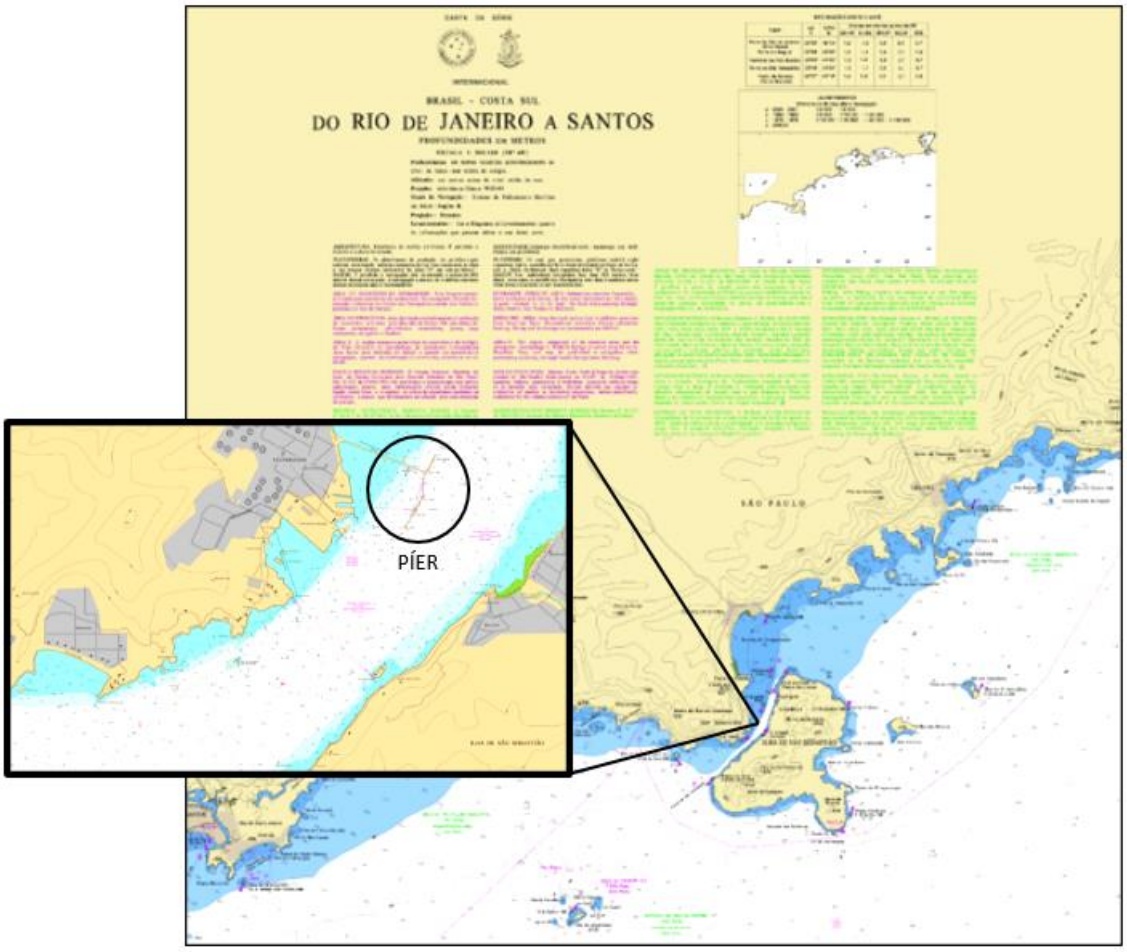
Ver tabela contatos página 02

11. DEFINIÇÕES

ANP - Agência Nacional do Petróleo.
BP (Bollard-Pull) – Tração estática.
Bunker – Combustível marítimo destinado aos navios.
Capitania dos Portos – Autoridade marítima.
CIS – Código Internacional de Sinais.
COW (Crude Oil Washing) – Limpeza dos Tanques de Carga do Navio com o próprio produto por ele transportado.
CRE – Centro de Resposta a Emergências.
Efeito Squat – Aumento do calado de um navio em consequência do aumento da velocidade de deslocamento.
Escada de portaló – Estrutura metálica reta, com balaústres laterais e corrimãos. Os degraus são auto nivelados, de acordo com a inclinação, e têm um piso antiderrapante. Esse tipo de escada é colocado paralelamente ao costado do navio, a partir de uma plataforma retrátil fixada no convés.
Escada de quebra-peito – Escada flexível composta por cabos com degraus de madeira e/ou borracha de acordo com a convenção Safety of Life at Sea (Solas).
Escala Beaufort – Escala que mede a intensidade do vento a partir do estado do mar.
ETA (Estimated Time of Arrival) – Hora estimada de chegada.
FEPAM - Fundação Estadual de Proteção Ambiental.
GIAONT – Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional Navio/Terminal.
IMO – International Marine Organization.
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente.
ISGOTT – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Guia Internacional para Operações Seguras de Navios-Tanque e Terminais).
ISPS (International Ship and Port Facility Code) – Código Internacional de para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.
Maré de quadratura – Maré de pequena amplitude, que se segue ao dia de quarto crescente ou minguante.
Maré de sizígia – As maiores amplitudes de maré verificadas, durante as luas nova e cheia, produzindo as maiores marés altas e as menores marés baixas.
NPCP – Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos.
NT – Navio-Tanque.
OCIMF – (Oil Companies International Marine Fórum) – Forum Internacional das Companhias de Petróleo.
PEI – Plano de Emergência Individual.
PRE – Plano de Resposta a Emergência.
Prático – Profissional devidamente habilitado e autorizado pela autoridade marítima a realizar manobras.
SIGTTO – (Society of International Gás Tanker & Terminal Operators) – Sociedade Internacional dos Operadores de Navios e Terminais de Gás
Slop – Tanque de resíduos.
Safety of Life at Sea (Solas) — Convenção Internacional que trata da salvaguarda da vida humana no mar.
SIGTTO – Society of International Gas tanker and Terminal Operators **–** Sociedade Internacional de Operadores de Navios e Terminais Gaseiros
STCW – (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) – Convenção Internacional para Padrões de Treinamento, Certificação e Serviços de Quarto para Aquaviários
STS – Ship to Ship, operações de transbordo a contrabordo
SUPERINTENDENTE DE STS - Membro do GIAONT (Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminais), sendo o responsável pelo controle consultivo total das operações de STS/STB atracado ou fundeado em áreas abrigadas, devendo atuar como IN quando necessário.
SUPRG – Superintendência do Porto do Rio Grande, autoridade portuária.
TPB – Tonelada de Porte Bruto.
VHF (Very High Frequency) – Freqüência de rádio usada em operações marítimas.
VTS (Vessel Traffic Service) – Serviço de Tráfego para a Embarcação.

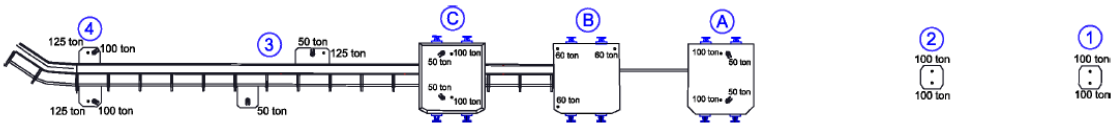
APÊNDICES

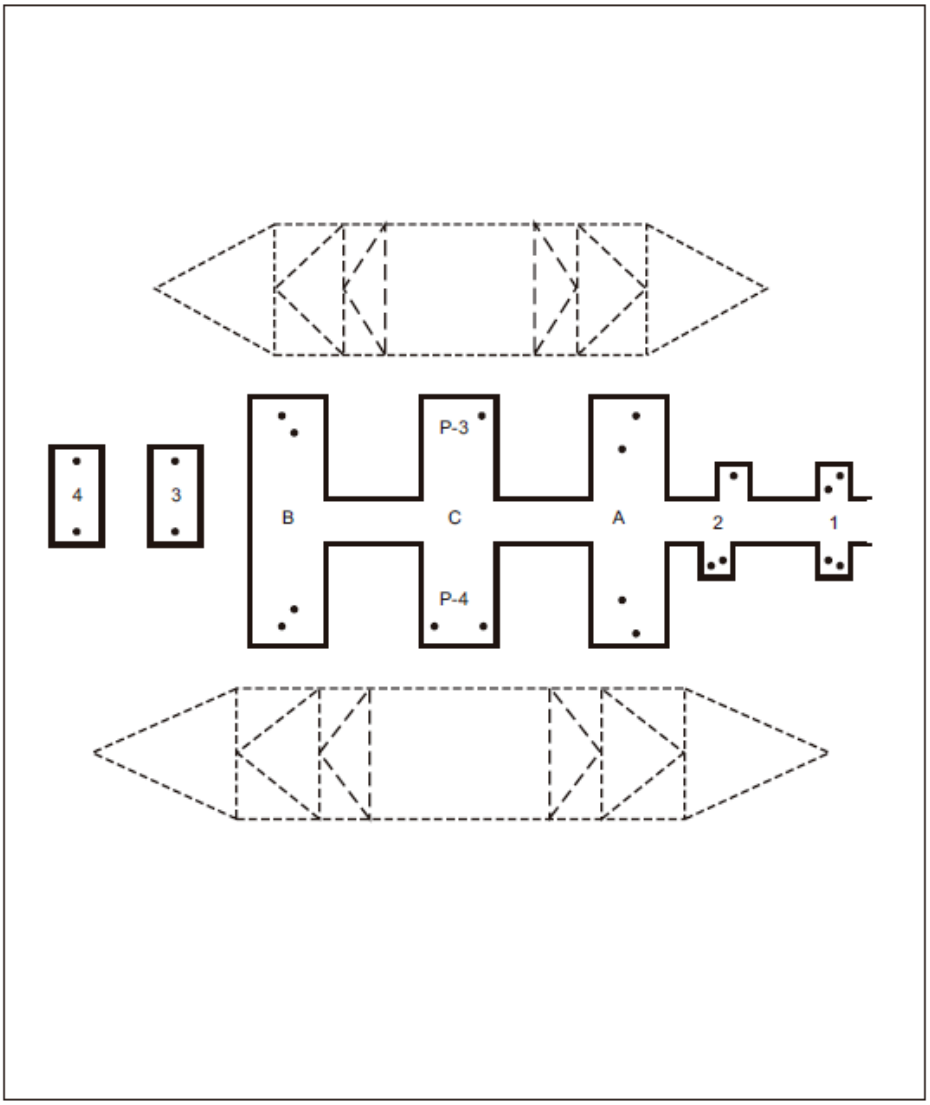
APÊNDICE A – Localização do píer no TEBAR



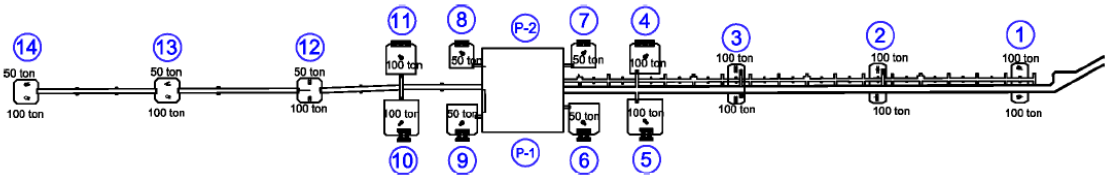
APÊNDICE – B Diagrama de cada berço, com indicação de defensas, dolfins e localização dos pontos de amarração.

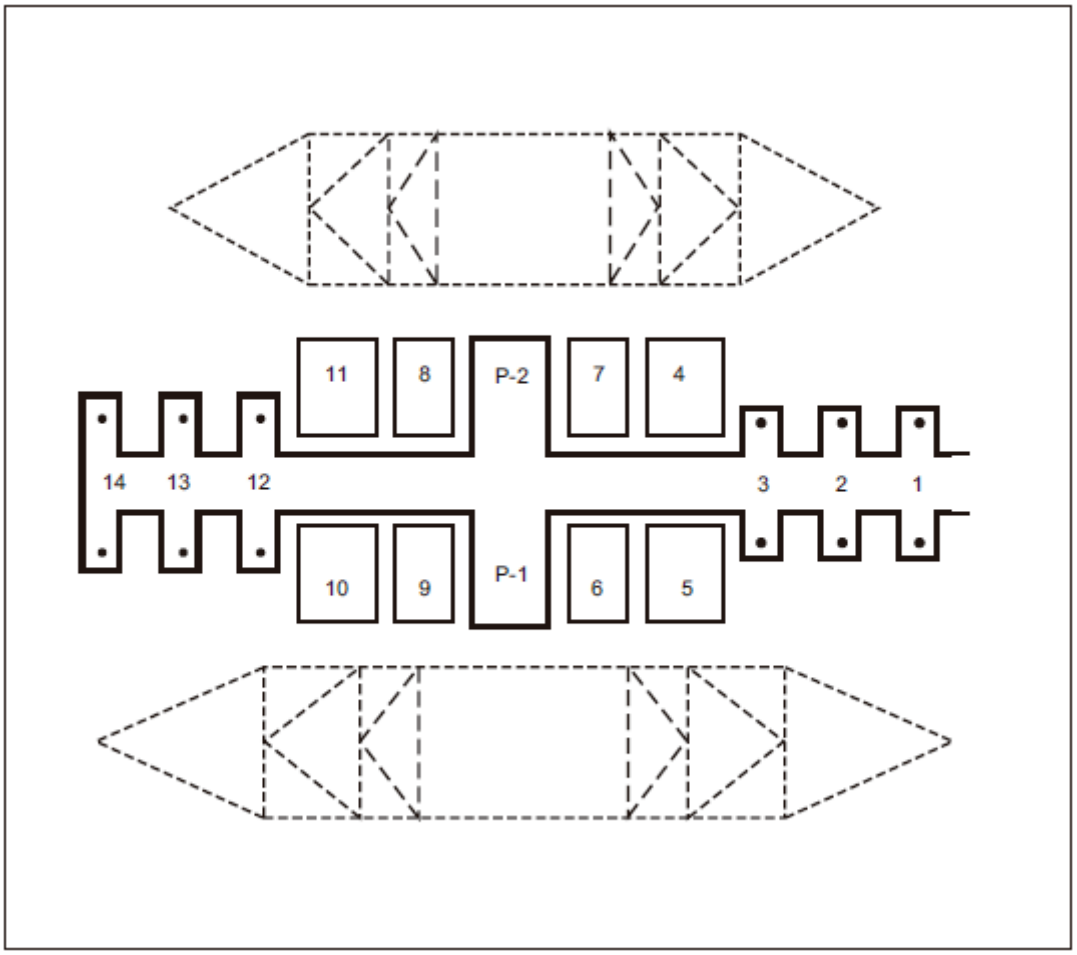
B1 – Píer Norte





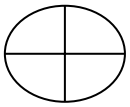
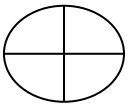
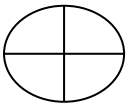
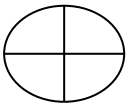
B2 – Píer Sul


14
13
12
11
8
P-2
7
4
3
2
1
10
9
P-1
6
5
50 ton
100 ton

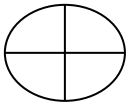
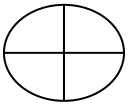
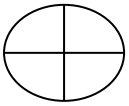

11
8
P-2
7
4
14
13
12
3
2
1
10
9
P-1
6
5

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

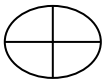
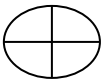
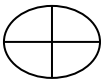
P1

Braço 1	Braço 2	Braço 3	Braço 4	Braço 5	Braço 6
					
08” Bunker	16” Petróleo	16” Petróleo	16” Petróleo	16” Petróleo	08” Bunker

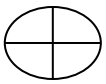
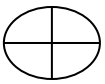
P2

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	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	12” Derivados