

**Relatório de atendimento aos quesitos técnicos e recomendações do
Parecer Técnico CETESB nº 040/17/CEEQ de 15.08.2017.**

ASSUNTO: Plano de Emergência Individual do Terminal Aquaviário de São Sebastião – TRANSPETRO.

REFERÊNCIA: Processo PA 68005/12

Visando atender ao processo de revisão do Plano de Emergência Individual do Terminal Aquaviário de São Sebastião, em análise por esta agência ambiental, apresenta-se a seguir as respostas aos itens indicados no item 5 – Recomendações do Parecer Técnico nº 040/17/CEEQ de 15/08/2017.

DATA: 15.09.2017

**4.2.1 – IDENTIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES ACIDENTAIS E CENÁRIOS DE PIOR
DESCARGA**

1). Apresentar APP do terminal, seguindo as diretrizes da Norma CETESB P4.261 - Risco de Acidente de Origem Tecnológica quando estiver concluída.

Resposta:

Conforme informado em reunião com a CETESB ocorrida em 13/9/2017, a APR do Terminal (1-APR-EAR) concluída encontra-se no Anexo A das Informações Referenciais.

Além disso, estão inclusas neste mesmo anexo as APR das Operações STS (2- APR STS) e APR Rebocadores (3- APR – REBOCADORES).

2). Apresentar informações sobre estimativa da capacidade dos tanques de óleo combustível ou bunker (em m³) dos navios STS.

Resposta:

As informações sobre estimativa da capacidade dos tanques de óleo combustível ou bunker (em m³) dos navios STS estão apresentadas no CORPO DO PLANO, item 2.1 – CARACTERÍSTICAS DAS OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA STS – SHIP TO SHIP, Tabela 2 - Características das embarcações envolvidas no STS, p. 19.

3). Datar e assinar o Anexo A - Análise Preliminar de Risco de Informações Referenciais para Píer Rebocadores.

Resposta:

A Análise Preliminar de Riscos datada e assinada para o Píer dos rebocadores, APR – REBOCADORES, está apresentada na pasta INFORMAÇÕES REFERENCIAIS, ANEXO A.

4). Refazer o cálculo apresentado sobre o volume de pior caso (Vpc), considerando os tanques dos navios VLCC e AFRAMAX

Resposta:

O volume de pior caso foi revisado considerando os tanques dos navios VLCC e SUEZMAX. Estas informações estão no documento INFORMAÇÕES REFERENCIAIS, 2.2.1 Descarga de pior caso, d) No Caso de Navios, Tabela 26 – Volume de pior caso – Operações com navios e Tabela 27 - Volume de pior caso – Operações com navios – SHIP TO SHIP, p. 46.

Observação: A capacidade máxima do tanque lateral de carga do AFRAMAX na tabela 26 foi revisada.

4.2.3 - ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DE RESPOSTA

1). *Apresentar procedimentos para acionamento do coordenador do PAPOSS*

Resposta:

O procedimento para acionamento do Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião (PAPOSS) foi revisado. Estas informações estão no documento CORPO DO PLANO, 3.3 - Estrutura Organizacional de Resposta – EOR, item E - Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião, p. 32.

2). *Incluir telefone DERSA no Anexo H*

Resposta:

Foram incluídos os telefones da DERSA. Estas informações estão no Anexo H, p. 3.

4.2.4 - EQUIPAMENTOS E MATERIAIS DE RESPOSTA

Apresentar contrato atualizado entre o terminal e a empresa de apoio a emergência

Resposta:

As informações sobre o contrato vigente com a empresa LAMOR foram revisadas. Estas informações estão no ANEXO C, p. 3.

4.2.5 - PROCEDIMENTO PARA INTERRUPTÃO DE DESCARGA DE ÓLEO

Apresentar no PEI procedimento básico para evitar que os córregos que passam pela instalação e o canal de São Sebastião sejam afetados, em caso de vazamentos de óleo dos tanques de armazenamento e das linhas internas do terminal.

Resposta:

As medidas que serão adotadas para evitar que os córregos que passam pela instalação e o canal de São Sebastião sejam afetados, em caso de vazamentos de óleo dos tanques de armazenamento e das linhas internas do terminal foram revisadas. Estas informações estão descritas no documento “CORPO DO PLANO”, P3.5.1 - PROCEDIMENTO PARA INTERRUPTÃO E CONTROLE DA DESCARGA DE ÓLEO, p. 40, p. 42 e p. 43.

4.2.6 - PROCEDIMENTOS PARA MONITORAMENTO DA MANCHA DE ÓLEO DERRAMADO

Reavaliar a tendência de deslocamento das manchas de óleo quando ventos e correntes estiverem de sul para norte do canal de São Sebastião no sentido de verificar se as praias do norte de Ubatuba seriam atingidas

Resposta:

Os comentários aos questionamentos da GESTESB estão apresentados na pasta INFORMAÇÕES REFERENCIAIS, ANEXO B - MODELAGEM DE DERRAME DE ÓLEO, Resposta_TetraTech_CETESB_Mod_Oleo_PEI_SSeb_(11set17).

4.2.7 - PROCEDIMENTOS PARA PROTEÇÃO DE FAUNA

1). Citar qual empresa ou organização será responsável pelas ações de manejo de fauna e apresentar cópia do contrato formalizado nos anexos. Indicar qual seria e onde está localizado o CDA citado.

Resposta:

As informações sobre a empresa responsável pelas ações de manejo de fauna estão descritas no documento CORPO DO PLANO, 3.5.13. Procedimento para proteção da fauna, p. 91.

As informações do CDA citado estão descritas no Anexo E, p. 3.

2). Mencionar que as entidades habilitadas para o manejo de fauna deveram ter licença ambiental expedida pela Secretária do Meio Ambiente do Estado de São Paulo

Resposta:

As informações referentes ao manejo de fauna foram revisadas. Estas informações estão descritas no documento CORPO DO PLANO, Item 3.5.13 - Procedimento para proteção da fauna, p. 90.

3). Citar que os estabelecimentos que realizam reabilitação de fauna silvestre, além do registro do Cadastro técnico Federal, devem estar cadastrados no SISFAUNA, na categoria de Centro de Triagem de Fauna Silvestre ou Centro de Reabilitação de Fauna Silvestre do IBAMA.

Resposta:

Estes itens foram revisados e estão citados no documento CORPO DO PLANO, Item 3.5.13 - Procedimento para proteção da fauna, p. 90.

4.28 - CRITÉRIOS PARA DIMENSIONAMENTO DE CAPACIDADE DE RESPOSTA

1). Adequar para ficar coerente no PEI, o comprimento dos navios no Quadro 1- Dimensionamento das barreiras de contenção do Anexo A I) e na Tabela 2 - características das embarcações envolvidas no STS;

Resposta:

O comprimento dos navios no Quadro 1 e Tabela 2 foram revisados. Estas informações estão na pasta ANEXO A. Memória de Cálculo, ANEXO A, p. 2, e CORPO DO PLANO, 2.1 - CARACTERÍSTICA DAS OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA STS – SHIP TO SHIP, Tabela 2 - Características das embarcações envolvidas no STS, p. 19.

2). Apresentar cálculo para estimar a quantidade de barreiras necessária para o cerco do maior petroleiro que costuma operar no terminal

Resposta:

Os cálculos para estimar a quantidade de barreiras necessárias, considerando o cerco do maior navio estão apresentados na pasta ANEXO A. Memória de Cálculo, ANEXO A, p. 2.

3). Apresentar cálculo para estimar a quantidade de barreiras necessária para o cerco simultâneo a dois navios durante a operação STS no Terminal

Resposta:

Os cálculos para estimar a quantidade de barreiras necessárias, considerando o cerco simultâneo a dois navios durante a operação STS estão apresentados na pasta ANEXO A. Memória de Cálculo, ANEXO A, p. 2.

4). Apresentar cálculo de descarga média, conforme citado na análise e o cálculo da descarga de pior caso.

Resposta:

O cálculo da descarga média, conforme citado na análise, está apresentado na pasta ANEXO A. Memória de Cálculo, ANEXO A, p. 5.

O cálculo da descarga de pior caso está apresentado no documento INFORMAÇÕES REFERENCIAIS, 2.2.1 Descarga de pior caso, d) No Caso de Navios, Tabela 26 – Volume de pior caso – Operações com navios e Tabela 27 - Volume de pior caso – Operações com navios – SHIP TO SHIP, p. 46.

6- CONCLUSÃO

Sugere-se a realização de simulado prático para embasar a aprovação deste PEI

Resposta:

Conforme entendimentos mantidos com a CETESB em reunião ocorrida em 13/9/2017, o simulado será realizado durante a primeira operação STS no terminal, a ser informada previamente para que os representantes deste órgão ambiental possam programar suas participações.

Nesta ocasião, serão avaliados os tempos das ações de resposta, considerando entre outras, a formação do cerco de barreiras na fonte, de acordo com as condições meteorológicas reinantes no momento do exercício.