

**RELATÓRIO SOBRE A VIABILIDADE DE REALIZAÇÃO DE  
MANOBRAS *SHIP TO SHIP* NO TEBAR – SÃO SEBASTIÃO - SP**

**OUTUBRO DE 2014**



## SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	03
2.	PROVIDÊNCIAS PRELIMINARES	04
3.	SIMULAÇÃO DE MANOBRAS	05
4.	PONTOS DE ATENÇÃO	09
5.	RECOMENDAÇÕES	11
6.	CONCLUSÃO	12

PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 378 Rubrica: *ma*



**ZENITH**  
CONSULTORES MARÍTIMOS

## 1. INTRODUÇÃO

O objetivo da presente consultoria decorre da necessidade do Tanque de Provas Numérico (TPN – USP) de obter o conhecimento quanto aos aspectos náuticos relacionados à viabilidade de realização de manobras *ship to ship* nos berços do TEBAR, a fim de contribuir com a sua análise a ser apresentada para a PETROBRAS.

Foram discutidas previamente as manobras a serem simuladas e os diversos tipos de navios destinados a cada um dos quatro berços do TEBAR. Posteriormente, foram efetuados o acompanhamento dos resultados dos levantamentos de campo (batimetria e condições meteorológicas) e o acompanhamento das simulações de manobras realizadas pelos práticos indicados pela Praticagem de São Sebastião, durante a simulação.



**ZENITH**  
CONSULTORES MARÍTIMOS

## 2. PROVIDÊNCIAS PRELIMINARES

No dia 11 de julho, foi realizada reunião no TPN – USP com a presença de representante do TPN – USP, de representantes da Empresa Argonáutica Engenharia e de representante da ZENITH LITORAL. Nessa reunião, foram apresentados: o projeto, em fase de início de desenvolvimento, acerca da atracação STS nos berços do TEBAR; a metodologia a ser utilizada (ferramentas, softwares, procedimentos); os resultados preliminares das análises da operação a contrabordo no TEBAR; o estudo ambiental; e os resultados preliminares das cargas de amarração.

No dia 1º de outubro foi efetuada reunião no TPN – USP com a presença de representante do TPN – USP, de representantes da PETROBRAS e de representante da ZENITH LITORAL. Nessa reunião foram abordados os trabalhos desenvolvidos para estudo da operação *ship to ship* no TEBAR, bem como as premissas para a simulação *real time*.

No dia 02 de outubro, a ZENITH solicitou à PRATICAGEM de SÃO SEBASTIÃO que indicasse o nome de três práticos para acompanharem a simulação a ser realizada na semana de 13 a 17 de outubro. Foram indicados os práticos Marcos da Luz Alves; Nilson Ferreira dos Santos; e Carlos Hermann Guilherme Martins. A participação de práticos do Porto de SÃO SEBASTIÃO foi fundamental, visto que nenhum outro profissional detém conhecimento maior acerca das peculiaridades e das manobras de navios no local.





### 3. SIMULAÇÃO DE MANOBRAS

O objetivo principal da simulação das manobras é a obtenção do conhecimento prévio, o mais próximo possível da realidade, das situações limites nas quais as manobras dos navios nos referidos berços possam ser feitas com segurança. Além disso, espera-se obter respostas antecipadas sobre que tipos de restrições deverão ser ou não observadas por ocasião das manobras, quanto à direção/intensidade de vento e corrente de maré; quanto aos horários aconselháveis para a realização das manobras (com ou sem luz do dia); e quanto ao número mínimo, tipo de rebocadores e método de reboque a serem empregados em cada manobra. No entanto, independentemente de qual seja o Centro de Simulação utilizado, tais respostas antecipadas podem, na prática, não condizerem integralmente com a realidade, impondo-se, então, a bem da segurança da navegação, os ajustes necessários.

Não existe Simulador que garanta com probabilidade de acerto de 100% que as manobras simuladas poderão ser realizadas de forma segura na prática, ou ainda que as manobras que na realidade ocorrerão serão idênticas às que foram simuladas, ainda mais em se tratando de um local destinado à operação de petróleo e/ou seus derivados, sujeito a variações de intensidade de corrente de maré nas diversas camadas de profundidade dificilmente modeláveis em qualquer simulador.

A simulação foi efetuada nos dias 13 a 15 de outubro, tomando por base os cenários programados pelo TPN-USP, em conjunto com a ZENITH.

A Tabela 1 apresenta o resumo das manobras realizadas no Simulador Marítimo Hidroviário. As manobras 1, 2, 15 e 16 serviram apenas para realizar ajustes e calibrações no modelo de simulação.



**Tabela 1 – Tabela de manobras**

	MANOBRA	OPERAÇÃO	BORDO	BERÇO	NAVIO	CARREGAMENTO	NAVIO BERÇO	CASO	VENTO		CORRENTEZA MEDIDA PIER	
									Vel	Dir	Dir	Vel
Dia 1	1	Atracação	BE	PP1	VLCC	Full	VLCC	p/ NE	20	WSW	NE	1.2
	2	Atracação	BE	PP1	VLCC	Full	VLCC	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	3	Atracação	BE	PP1	VLCC	Full	VLCC	p/ NE / Vento Contra	20	NE	NE	2.0
	4	Atracação	BE	PP1	Suez	Full	VLCC	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	5	Atracação	BB	PP1	Suez	Full	VLCC	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	6	Desatracação	BB	PP1	Suez	Ballasted	VLCC	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	7	Desatracação	BB	PP1	Suez	Ballasted	VLCC	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	8	Atracação	BB	PP1	VLCC	Full	VLCC	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	9	Desatracação	BB	PP1	VLCC	Ballasted	VLCC	p/ SW	20	WSW	SW	1.2
	10	Desatracação	BB	PP1	VLCC	Ballasted	VLCC	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
Dia 2	11	Atracação	BE	PP3	Suez	Full	Suez	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	12	Atracação	BB	PP3	Suez	Full	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	13	Desatracação	BB	PP3	Suez	Ballasted	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	14	Desatracação	BB	PP3	Suez	Ballasted	Suez	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	15	Atracação	BE	PP2	Afra	Full	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	16	Atracação	BE	PP2	Afra	Full	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	17	Atracação	BE	PP2	Afra	Full	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	18	Atracação	BE	PP2	Afra	Full	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	19	Atracação	BE	PP2	Pana	Full	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
Dia 3	20	Atracação	BE	PP1	Suez	Full	VLCC	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	21	Atracação	BB	PP2	Pana	Full	Suez	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	22	Desatracação	BE	PP2	Pana	Lastro	Suez	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	23	Desatracação	BE	PP2	Pana	Lastro	Suez	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	24	Atracação	BE	PP4	Handy	Full	Panamax	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	25	Atracação	BE	PP4	Handy	Full	Panamax	p/ SW	20	NE	SW	1.2
	26	Atracação	BB	PP4	Handy	Full	Panamax	p/ NE	20	WSW	NE	2.0
	27	Desatracação	BB	PP4	Handy	Lastro	Panamax	p/ SW	20	NE	SW	1.2

As condições meteorológicas em termos de vento e corrente de maré foram estabelecidas para a SIMULAÇÃO, levando em conta a probabilidade de maior ocorrência dessas situações ao longo do ano. Não podemos deixar de considerar que principalmente durante o inverno é comum soprar o vento NW, cuja intensidade pode chegar até 50 nós. Esse vento é precedido de calmaria, acompanhada de forte mormaço e substancial aumento da umidade relativa do ar. Ocorre subitamente e apesar de ter pouca duração, representa uma situação de risco à segurança das manobras dos navios. Com relação às correntes de maré, a sua intensidade normalmente atinge valores entre 1 e 2 nós, podendo, com ventos fortes, chegar a 4 nós. Além disso, as intensidades da corrente de maré são diferentes nas diversas camadas de profundidade, por conseguinte, dificilmente modeláveis, o que, apesar do alto grau de realismo apresentado pelo simulador, diferencia as manobras simuladas das reais.

Quanto aos rebocadores, foram considerados 4 azimutais com 70ton, 60ton (2) e 50ton de bollard pull. Considerou-se a eficiência de 80% dos rebocadores quando acionados com toda força avante e de 60% quando a ré, devido à proximidade com o casco do navio e à incidência do jato da



descarga sobre o mesmo. Os rebocadores foram modelados no simulador, podendo assumir as posições indicadas na figura abaixo:

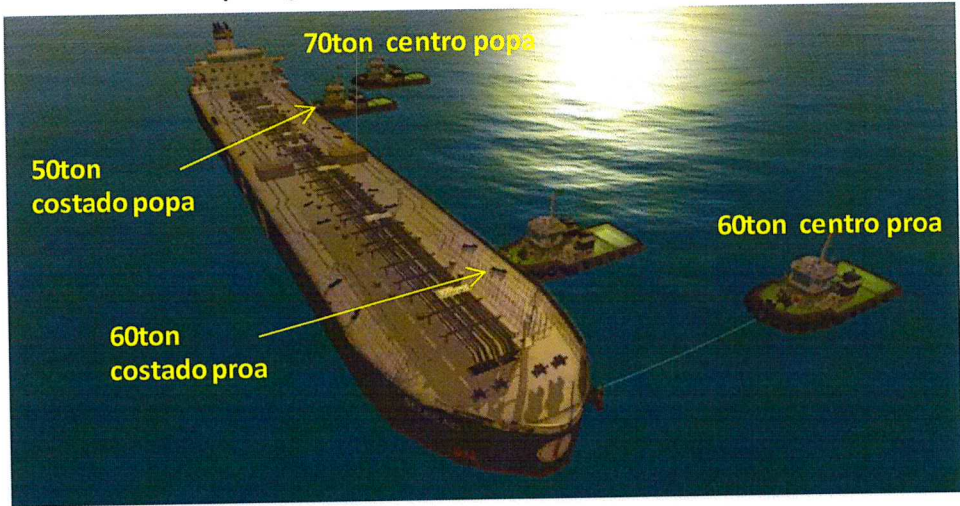


Figura – Arranjo dos rebocadores

Quanto aos critérios de criticidade de máquina/leme e emprego de rebocadores, as manobras apresentaram a seguinte descrição:

MANOBRA	OPERAÇÃO	BORDO	BERÇO	NAVIO	CARREG.	VENTO		CORRENTE PIER		Máquina+Leme	Rebocadores			
						Vel	Dir	Dir	Vel		Centro Proa	Costado Proa	Costado Popa	Centro Popa
3	Atracação	BE	PP1	VLCC	Full	20	NE	NE	2.0	Crítico	Crítico	Crítico	Crítico	Crítico
4	Atracação	BE	PP1	Suez	Full	20	WSW	NE	2.0	Crítico	Crítico	Crítico	Crítico	Médio
5	Atracação	BB	PP1	Suez	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Crítico	Adequado	Adequado
6	Desatracação	BB	PP1	Suez	Ballasted	20	WSW	NE	2.0	Crítico	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
7	Desatracação	BB	PP1	Suez	Ballasted	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Médio	Adequado
8	Atracação	BB	PP1	VLCC	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Crítico	Crítico	Médio	Médio
9	Desatracação	BB	PP1	VLCC	Ballasted	20	WSW	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Médio	Adequado
10	Desatracação	BB	PP1	VLCC	Ballasted	20	WSW	NE	2.0	Crítico	Médio	Médio	Crítico	Crítico
11	Atracação	BE	PP3	Suez	Full	20	WSW	NE	2.0	Médio	Adequado	Crítico	Crítico	Crítico
12	Atracação	BB	PP3	Suez	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
13	Desatracação	BB	PP3	Suez	Ballasted	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
14	Desatracação	BB	PP3	Suez	Ballasted	20	WSW	NE	2.0	Crítico	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
17	Atracação	BE	PP2	Afra	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Médio	Adequado
18	Atracação	BE	PP2	Afra	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
19	Atracação	BE	PP2	Pana	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
20	Atracação	BE	PP1	Suez	Full	20	WSW	NE	2.0	Adequado	Crítico	Crítico	Crítico	Médio
21	Atracação	BB	PP2	Pana	Full	20	WSW	NE	2.0	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Médio
22	Desatracação	BE	PP2	Pana	Lastro	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
23	Desatracação	BE	PP2	Pana	Lastro	20	WSW	NE	2.0	Médio	Adequado	Adequado	Crítico	Crítico
24	Atracação	BE	PP4	Handy	Full	20	NE	SW	1.2	Médio	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
25	Atracação	BE	PP4	Handy	Full	20	NE	SW	1.2	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
26	Atracação	BB	PP4	Handy	Full	20	WSW	NE	2.0	Crítico	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado
27	Desatracação	BB	PP4	Handy	Lastro	20	NE	SW	1.2	Médio	Adequado	Adequado	Adequado	Adequado

Cabe destacar, conforme o critério utilizado pelo TPN-USP, que os quatro rebocadores em algumas manobras foram empregados com força de tração acima de 70% do valor nominal, durante um período superior a 5 minutos, naquelas situações avaliadas como críticas ou médias quanto à criticidade, em termos de emprego de rebocadores, de modo a superar as

FASTA Nº  
68018/2015  
Fis. 383 Rubrica: M

possíveis condições meteorológicas (direção e intensidade de corrente e do vento) adversas. Verificou-se também que, durante a realização de grande parte das manobras, a criticidade de emprego de máquina/leme foram avaliadas como críticas ou médias, ou seja, a máquina e o leme tiveram que ser empregados em toda força e/ou ângulo de leme acima de 20º, também de modo a superar as possíveis condições meteorológicas adversas. Essas condições de criticidade, quer em termos de emprego de rebocadores, quer de emprego de máquina/leme devem ser evitadas nas manobras reais.

Durante a SIMULAÇÃO, não foi considerada a possibilidade de ocorrência de imprevistos, incidentes, falhas nos equipamentos ou recursos, "foras" de leme ou panes nos rebocadores disponíveis para cada manobra. Nem tampouco foi considerado o eventual tempo de retardo entre a ordem dada pelo práctico e o seu atendimento pelo(s) timoneiro/sota-timoneiro, bem como entre a ordem dada pelo práctico e o seu correto atendimento por parte dos mestres dos rebocadores. Por tratar-se de manobras de navios de grandes dimensões, destinados à operação de petróleo e/ou seus derivados, sujeitos a variações de intensidade de corrente de maré, as consequências de um eventual acidente com possibilidade de danos materiais relevantes e de comprometimento da salvaguarda da vida humana e da preservação do meio-ambiente são consideráveis.



PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 384 Rubrica: *mar*



**ZENITH**  
CONSULTORES MARÍTIMOS

#### 4. PONTOS DE ATENÇÃO

Em caso de emergência com qualquer dos dois navios atracados a contrabordo, com necessidade imediata de abandono do local, não poderá ocorrer demora para o início da manobra de afastamento do(s) navio(s) do berço. É recomendável, portanto, que o Terminal adote medidas contínuas de monitoramento das operações, atentando para o binômio: necessidade de manutenção da adequada amarração dos navios ao cais x possibilidade de rápida soltura dos cabos de amarração em emergência.

Os navios, em princípio, por ocasião da atracação a contrabordo, estarão com diferentes calados. Normalmente, o navio junto ao pier estará em lastro e o navio que atracará estará carregado. Nesse momento, a diferença de borda-livre entre eles será significativa. Tal situação impõe que o pessoal responsável pela amarração esteja munido de rádio VHF para eficaz comunicação entre os navios, e que os amarradores estejam adestrados para agir durante a atracação, de forma célere e segura, a fim de evitar que o navio que se aproxima fique à espera da conclusão da manobra por tempo demasiado, sujeito à eventual variação das condições meteorológicas; e, da mesma forma durante a desatracação, a fim de evitar que os cabos de amarração fiquem tesados e partam, caso o navio que desatraca tenda a se afastar rapidamente, em virtude também das condições meteorológicas. Além disso, deve ser mantida constante atenção aos cabos de amarração e aos mangotes/cabos de conexão, uma vez que, durante a operação de transbordo, ocorrerão significativas alterações de borda-livre de ambos os navios.

O pier sul do TEBAR é maior e mais profundo que o pier norte. Pelo projeto inicial o pier sul poderia receber navios de porte bruto até 300.000t no berço externo e até 155.000t no interno. O pier norte poderia receber navios de porte bruto até 150.000t no berço externo e até 65.000t no interno. A resistência estrutural de cada um dos pieres, de seus acessórios, estruturas de amarração e defensas, considerando a possibilidade de haver

PASTA n°  
68018/2016  
Fis. 385 Rubrica: *ma*



**ZENITH**  
CONSULTORES MARÍTIMOS

navios atracados simultaneamente nos berços internos e externos, deve ser compatível com o porte desses navios atracados diretamente ao cais somado ao porte dos navios que vierem eventualmente a atracar a contrabordo. Por ocasião das manobras, deve ser considerado ainda que as dimensões (comprimento e boca) do navio atracado devem ser maiores ou no máximo iguais às dimensões do navio que irá atracar.

A área navegável de cada um dos berços internos (P-2 e P-4) se mostrou bastante restrita em termos de espaço físico e em termos de porção dragada, para a movimentação dos navios. Nesses locais, não há ou existe pouca margem para correção de eventuais falhas relacionadas à operação dos rebocadores e à amarração dos navios.



## 5. RECOMENDAÇÕES

A SIMULAÇÃO mostrou ser recomendável, a bem da segurança dos navios e dos locais de atracação, que as manobras sejam inicialmente efetuadas, a fim de possibilitar um período de familiarização de todos os práticos, nos berços externos (P1 e P3), com luz do dia e nas ocasiões de intensidade de corrente < 2,0 nós e de vento < 20 nós. Para efeito de realização das manobras, o bordo de atracação escolhido é indiferente. Preferencialmente, ele deverá ser escolhido em função da direção da corrente e do vento, prevalecendo a da corrente, quando essas direções forem contrárias ou diferentes.

Recomenda-se, a bem da segurança e das observações decorrentes da SIMULAÇÃO que sejam realizadas, em princípio, manobras do porte de navios até SUEZMAX no P-1; e, caso a resistência estrutural do píer se mostre compatível, manobras do porte de navios até AFRAMAX no P-3.

I

## 6. CONCLUSÃO

Em face do exposto, é possível verificar que as conclusões e recomendações / análises das manobras simuladas pelo TPN-USP puderam ser corroboradas por esta consultoria, considerando os eventuais ajustes pontuais por parte do Agente Local da Autoridade Marítima.

Cumprе ressaltar os comentários a respeito do simulador de manobras; das condições meteorológicas; condições de criticidade em termos de emprego de rebocadores e de emprego de máquina/leme; e de eventuais ocorrências de imprevistos, incidentes ou falhas humanas por ocasião das manobras.

Foram também destacados pontos de atenção, atinentes a eventuais situações de emergência, às fainas de amarração / desamarração dos navios, à resistência estrutural dos píeres e seus acessórios e às restrições dos berços internos, P-2 e P-4.

As recomendações apresentadas convergem para a realização, em princípio, de manobras *ship to ship* do porte de navios até SUEZMAX no P-1; e, caso a resistência estrutural do píer se mostre compatível, manobras do porte de navios até AFRAMAX no P-3, com luz do dia e nas ocasiões de intensidade de corrente < 2,0 nós e de vento < 20 nós.

Santos, 05 de novembro de 2014.

Helder Luiz Puia

Marcos Jorge Matusevicius

Viriato do Nascimento Geraldes

PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 388 Rubrica: *mm*

São Paulo, 08 de janeiro de 2015

AO

SINDPD

Em Mãos

REF.: CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL 2015

Eu, Isadora de Oliveira Hoffmann, portador(a) do RG nº 30.260.687-7 e do CPF nº 359.909.018-10, e-mail isadora.hoffmann@gmail.com, empregado da empresa Timpel SA, inscrita no CNPJ nº 06.370.174/0001-22, NÃO SÓCIO DO SINDPD, venho através desta exercer o direito de oposição à CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL 2015, conforme deliberação pelas ASSEMBLÉIAS GERAIS EXTRAORDINÁRIAS, cujo edital foi publicado em 19 de novembro de 2014.

Atenciosamente

Isadora de Oliveira Hoffmann

RG: 30.260.687-7

CPF: 359.909.018-10





CETESB

COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL  
(Diretoria de Controle e Licenciamento Ambiental)

PASTA n°

68018/2016

389

mar

À  
**PETROLEO BRASILEIRO SA – PETROBRAS**  
**Sr. Joselito Guerra de Andrade Camara**  
**Gerente de Eficiência Operacional e Novas Operações**  
Rio de Janeiro, RJ.

**C/Ç PETROBRAS TRANSPORTE S.A – TRANSPETRO**  
**Sr. Osvaldo Rocha da Silva Júnior**  
**Coordenador de Meio Ambiente da Regional São Paulo - Litoral**  
Av. Guarda Mor Lobo Viana, nº 1111.  
Centro, São Sebastião, SP CEP 11600-000

**Carta nº 026/15 – CMS**  
São Sebastião, 26 de Janeiro de 2015.

Referências: Pasta Administrativa PA/68017/10 (favor citar esta referência)  
Carta AB-LO/TM/EO nº 0001/2015  
Operações de atracação de navio a contra-bordo

Prezado senhor,


A CETESB nada tem a opor quanto a realização de Operação Piloto de Atracação a Contra Bordo (Ship-to-Ship), utilizando navios na condição de lastro (sem carga), visando verificar na prática os resultados obtidos no Centro de Simuladores da USP, devendo entretanto, obter previamente a anuência da Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião, no que se refere à segurança da navegação.

Considerando que as embarcações possuem tanques de óleo combustível para propulsão, alertamos de que as equipes do Centro de Resposta a Emergência – CRE da TRANSPETRO devem estar em prontidão durante as manobras.

Além disso, solicitamos que a CETESB seja comunicada antecipadamente sobre a data e horário da Operação para que possa acompanhá-la no local.

Atenciosamente,

  
**Eng. NICANOR BARROS MAIA**  
Gerente da Agência Ambiental de São Sebastião  
CREA nº 0600779284 – Reg. Nº 68-004097  
cld

RECEBIDO:  
27/01/15  




De: Claudio Dias Para: CMS Data: 26/01/2015

Referências:

PA/68017/10

Assunto:

Operação SHIP to SHIP no Pier da TRANSPETRO em São Sebastião

Sr. Gerente

A Petrobras protocolou relatórios de avaliação de operação de atracação a contra bordo (ship-to-ship) visando subsidiar análise da CETESB quanto a necessidade de licenciamento ambiental dessa modalidade, em complementação à documentação já apresentada anteriormente, a qual se encontra no IETT, considerando que aquele Setor também está analisando a proposta de ampliação do Pier.

Entendemos que eventualmente possa não haver aumento do volume de produto armazenado nos tanques do Terminal e bombeados para refinarias ou para carregar navios no Pier, já que parte do petróleo e derivados será bombeada diretamente de um navio para outro, o qual segue então em destino para outro terminal. Entretanto, como o Pier faz parte do Terminal, entendemos que esse transbordo tem caráter produtivo, devendo constar na Licença de Operação do Terminal.

O licenciamento poderia se dar com uma licença de ampliação da produção, com alteração do PEI e EAR/PGR. Posteriormente essa LO seria incorporada à LO geral do Terminal. Para tanto, solicita-se orientação do CM.

Mas é preciso avaliação criteriosa sobre eventual necessidade de licenciamento com estudo de impacto ambiental, dada a sensibilidade do Canal de São Sebastião ao risco de poluição por óleo e aos fatores sociais envolvendo a população e entidades dos municípios sob influência do empreendimento (São Sebastião, Ilhabela e Caraguatatuba).

A Petrobras solicita também anuência para realização de Operação Piloto de atracação, com navios não carregados com produto, visando conferir na prática real, os resultados obtidos em simuladores. Entende-se que esta operação tem mais implicação na segurança à navegação do Canal, sedo este assunto afeto à Delegacia da Capitania dos Portos, mas o CRE deve estar de prontidão, já que há o próprio óleo combustível das embarcações envolvidas, que em caso de acidente podem ser lançado ao mar.

Assim, foi elaborada a Carta 26/15-CMS à PETROBRAS com cópia à TRANSPETRO, anuindo com o exercício de atracação a contra bordo e solicitando que a CETESB seja informada com antecedência para que possa acompanhar a Operação.

Pelo exposto, solicito o encaminhamento dos documentos apresentados (3 volumes) ao CM com posterior envio ao IETT onde se encontra o volume inicial da PA 68/017/10 (SISCAD 30108/14) para manifestação quanto à eventual necessidade de licenciamento por meio de estudo de impacto ambiental (EAS, RAP ou EIA/RIMA).

A documentação deixa se ser numerada pois depende da numeração final do volume inicial da PA 68/017/10

*[Signature]*  
 Eng. Claudio Luiz Dias  
 Agência Ambiental de São Sebastião  
 Reg. 68005430 CREA 605001009

*De acordo.*

*[Signature]*  
 NICANOR BARRIOS MAIA  
 Gerente da Agência Ambiental  
 de São Sebastião  
 CREA n° 0600779284 - Reg. n° 68.004097

*Ao CM*  
*- Para ciência e manifestação, com*  
*sugestão de encaminhamento para*  
*o IETT.*

*[Signature]*  
 26/01  
 NICANOR BARRIOS MAIA  
 Gerente da Agência Ambiental  
 de São Sebastião  
 CREA n° 0600779284 - Reg. n° 68.004097

*Ao IETT,*  
 PARA AVALIAÇÃO QUANTO À NECESSIDADE  
 DE LICENCIAMENTO POR MEIO DE ESTUDO  
 DE IMPACTO AMBIENTAL  
 1/1  
 Eng° Ronald Pereira Magalhães  
 Gerente do Departamento de Gestão Ambient  
 Reg. 5568-0/CREA 196.933/





**Enc: Nova Operação PETROBRAS - CETESB**  
Rodrigo Passos Cunha para: Mayla Matsuzaki Fukushima

28/07/2016 15:49

PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 391 Rubrica: man



**Rodrigo Passos Cunha**  
Gerente  
Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes - IET  
Fone: (11) 3133-3850 - email: rpcunha@sp.gov.br

----- Repassado por Rodrigo Passos Cunha/CETESB/BR em 28/07/2016 15:50 -----

De: Rodrigo Passos Cunha/CETESB/BR  
Para: Ronald Pereira Magalhaes/CETESB/BR@CETESB  
Data: 28/07/2016 15:24  
Assunto: Re: Enc: Nova Operação PETROBRAS - CETESB

Ronald,

Estamos priorizando a análise.

Att.



**Rodrigo Passos Cunha**  
Gerente  
Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes - IET  
Fone: (11) 3133-3850 - email: rpcunha@sp.gov.br

Ronald Pereira Magalhaes Caro Rodrigo, Qual a situação da opera...

28/07/2016 12:20:59

De: Ronald Pereira Magalhaes/CETESB/BR  
Para: Rodrigo Passos Cunha/CETESB/BR@CETESB  
Data: 28/07/2016 12:20  
Assunto: Enc: Nova Operação PETROBRAS - CETESB

Caro Rodrigo,

Qual a situação da operação ship to ship, encaminhada a essa Divisão.

Att,  
Ronald

----- Repassado por Ronald Pereira Magalhaes/CETESB/BR em 28/07/2016 12:18 -----

De: C - DIRETORIA DE CONTROLE E LICENCIAMENTO AMBIENTAL/CETESB/BR  
Para: Ronald Pereira Magalhaes/CETESB/BR@CETESB, Nicanor Barros  
Maia/CETESB/BR@CETESB  
Data: 28/07/2016 10:52  
Assunto: Enc: Nova Operação PETROBRAS - CETESB  
Enviado por: Aruntho Savastano Neto

Prezados Ronald e Nicanor,  
Favor verificar a possibilidade de atendimento.  
Grato.



**Aruntho Savastano Neto**  
Diretor  
Diretoria de Controle e Licenciamento Ambiental  
Fone: (11) 3133-3172 email: dirc\_cetesb@sp.gov.br  
aruntho@sp.gov.br



PASTA n°

68018/2016

392

man

7. Assim, diante do exposto oficializado pela própria COPAH / IBAMA, solicitamos a essa Diretoria de Licenciamento verificar a possibilidade da emissão em caracter excepcional de *Autorização Temporária para Operações Ship To Ship Atracado* no TEBAR enquanto uma nova LO contendo em definitivo o STS Atracado possa ser emitida.

8. Aproveitamos o ensejo para agradecer a atenção dispensada, e renovamos os nossos préstimos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Joselito Câmara

Gerente de Eficiência Operacional e Novas Operações

Abastecimento - Logística - Transporte Marítimo

PETROBRAS/AB-LO/TM/EO

E-mail - joselito.camara@petrobras.com.br

Te.: (21) 2166 7014 ou 7013 ou 6992

"O emitente desta mensagem é responsável por seu conteúdo e endereçamento. Cabe ao destinatário cuidar quanto ao tratamento adequado. Sem a devida autorização, a divulgação, a reprodução, a distribuição ou qualquer outra ação em desconformidade com as normas internas do Sistema Petrobras são proibidas e passíveis de sanção disciplinar, cível e criminal."

"The sender of this message is responsible for its content and addressing. The receiver shall take proper care of it. Without due authorization, the publication, reproduction, distribution or the performance of any other action not conforming to Petrobras System internal policies and procedures is forbidden and liable to disciplinary, civil or criminal sanctions."

"El emisor de este mensaje es responsable por su contenido y direccionamiento. Cabe al destinatario darle el tratamiento adecuado. Sin la debida autorización, su divulgación, reproducción, distribución o cualquier otra acción no conforme a las normas internas del Sistema Petrobras están prohibidas y serán pasibles de sanción disciplinaria, civil y penal." [anexo "Ofício Marinha Autorização STS São Sebastião.pdf" removido por Rodrigo Passos Cunha/CETESB/BR] [anexo "OF 02001.004732\_2016-60 COPAH\_IBAMA 05.05.2016.pdf" removido por Rodrigo Passos Cunha/CETESB/BR]



Ofício-Porto – 058/2016

São Paulo, 16 de março de 2016.

**Assunto:** Parecer ao estudo de Operação "Ship to Ship" da Petrobras

**Referência:** Ofício nº 536/2015 – Delegacia São Sebastião – MB

Prezado Senhor Capitão de Fragata,

Em atenção ao Ofício em referência informamos que efetuamos visita técnica conjunta com representantes da PETROBRAS e da Marinha do Brasil à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – USP, sendo recepcionados no Tanque de Provas Numérico pelo Prof. Dr. Eduardo Tannuri que fez uma explanação em relação ao estudo objeto da consulta, que foi por ele coordenado.

Como é de conhecimento, a USP reúne especialistas em engenharia naval, servindo como consultora e laboratório de provas para empresas de engenharia de projetos, emitindo pareceres em relação ao assunto. Assim, entendemos que a análise efetuada em relação à capacidade estrutural dos píeres presente no relatório RT4 v2, que consta do estudo, e que caracteriza o projeto das estruturas de amarração e faz recomendações para sua inspeção estrutural, associada à exposição técnica acima referida, possibilitam considerarmos suficientes as informações fornecidas.

Entretanto, tendo em vista que será realizada uma operação piloto solicitamos que sejam adotadas as seguintes medidas:

1. Reunião de preparação entre a autoridade marítima, representantes da TRANSPETRO e da autoridade portuária na qual sejam apresentados:
  - a. Plano operacional, contendo os procedimentos operacionais que serão utilizados;
  - b. Plano de gerenciamento de riscos e contingências devidamente aprovado pelo órgão ambiental competente – CETESB/IBAMA.



PASTA n°  
68018/2016  
Fis. 394 Rubrica. *ma*

2. Acompanhamento da operação piloto;
3. Monitoramento com instrumentação do píer e acessórios para avaliação entre o real e o estudado, devendo a TRANSPETRO disponibilizar acesso permanente às informações obtidas pelos correntógrafos e anemômetros instalados no píer;
4. Reunião de avaliação entre todos os envolvidos para definição das próximas etapas, se necessárias.

Sendo o que nos apresenta para o momento, aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de elevada estima e consideração.

Cordialmente


**CASEMIRO TÉRCIO CARVALHO**

Diretor Presidente

Ilustríssimo Senhor  
Capitão de Fragata Luís Antonio Anidio Moreira  
DD. Delegado da Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião  
Av. Dr. Altino Arantes, 544  
São Sebastião - SP  
11600-000





**Re: Operação Piloto STS - TEBAR**   
CMS - AGÊNCIA AMBIENTAL DE SÃO SEBASTIÃO

Para: novasoperacoes\_tm  
Enviado por: Nicanor Barros Maia  
Cco: Claudio Luiz Dias

PASTA n°
68018/2016
Fis. 395 Rubrica: <i>maia</i>

Histórico: Esta mensagem foi encaminhada.

À Gerência de Eficiência Operacional e Novas Operações.

Agradeço o convite, no entanto, devido a compromissos assumidos anteriormente não poderei participar dessa importante Operação Piloto.  
O Engº Claudio representará a Agência Ambiental de São Sebastião nessa ocasião.

Atenciosamente.



**Nicanor Barros Maia**  
Gerente da Agência Ambiental de  
São Sebastião  
Tel.: (012) 3862-2300 – E-mail: nmaia@sp.gov.br

novasoperacoes\_tm Ilmo.Srs. Eng. Nicanor Barros Maia, Gerente d... 20/06/2016 17:04:36

De: novasoperacoes\_tm@petrobras.com.br  
Para: cms\_cetesb@sp.gov.br  
Cc: claudias@sp.gov.br, novasoperacoes\_tm@petrobras.com.br,  
joselito.camara@petrobras.com.br  
Data: 20/06/2016 17:04  
Assunto: Operação Piloto STS - TEBAR  
Enviado por: claudioguilherme@petrobras.com.br

Ilmo.Srs. Eng. Nicanor Barros Maia, Gerente da Agência Ambiental de São Sebastião, boa tarde,  
estaremos executando no próximo dia **28/06** nossa Operação Piloto no pier PP1 do TEBAR, em São Sebastião, e gostaríamos de contar com a presença desta ilustre Autoridade para participar desta manobra, o que muito nos honrará e acrescentará em conhecimento e experiência.

no aguardo de Vossa confirmação

cordialmente

Gerência de Eficiência Operacional e Novas Operações  
Transporte Marítimo da Logística do Abastecimento  
PETROBRAS/AB-LO/TM/EO  
Telefone: (21) 2166-7013 / 7014  
Email: novasoperacoes\_tm@petrobras.com.br  
Chave: NOTM1 e Rota: 706-7013 / 7014

"O emitente desta mensagem é responsável por seu conteúdo e endereçamento. Cabe ao destinatário cuidar quanto ao tratamento adequado. Sem a devida autorização, a divulgação, a reprodução, a distribuição ou qualquer outra ação em desconformidade com as normas





PASTA n°

68018/2016

19

Fis. 396 Rubrica: man

Hora	
Início	Término
08:00	16:30
A1	
Nº 1653989	
Data	
23/06/2016	

# AUTO DE INSPEÇÃO

## IDENTIFICAÇÃO DA PESSOA FÍSICA OU JURÍDICA

Nome: **PETROBRAS TRANSPORTE S/A - TRANSPETRO** CNPJ / CPF Nº: \_\_\_\_\_ Cadastro CETESB: \_\_\_\_\_

Logradouro: **AV. GUARDA MOR LOBO VIANA** Número: **1111**

Bairro: **CENTRO** CEP: **11600-000** Município: **SÃO SEBASTIÃO**

## ATIVIDADE PRINCIPAL

Descrição: **ARMAZENAMENTO E TRANSPORTE DE PETRÓLEO E DERIVADO** Código CNAE: \_\_\_\_\_

## BACIA HIDROGRÁFICA

Código	Descrição	Classe	UGRHI	Descrição
-	<b>LITORAL NORTE</b>		3	<b>LITORAL NORTE</b>

## OBJETIVO DA INSPEÇÃO

**ACOMPANHAMENTO DE TESTE PILOTO DE OPERAÇÃO DE TRANSBORDO A CONTINUA BORDO ATACADO (SHIP-TO-SHIP)**

AR  ÁGUA  SOLO  RUIDO/VIBRAÇÃO  LICENCIAMENTO  VEGETAÇÃO NATIVA  APP  APM  RECLAMAÇÃO

## CONSTATAÇÕES

NESTA DATA ACOMPANHAMOS INÍCIO DE TESTE PILOTO DE OPERAÇÃO S-T-S, A BORDO DO NT FLANDRE, QUE ESTAVA SEM CARGA. FORAM OBSERVADAS OPERAÇÕES DE IÇAMENTO DE MANGOTES PELO LOSTADO DO NAVIO A PARTIR DE EMBARCAÇÃO DE APOIO E A COLOCAÇÃO DE DEFENSAS PRÓPRIAS PARA ESTA OPERAÇÃO, NO LOSTADO DO NT FLANDRE. DEVIDO AO ADIANTADO DA HORA NÃO FOI POSSÍVEL ACOMPANHAR A MANOBRAS DA ATRACAÇÃO DO NT DRABÃO DO MAR. ACOMPANHARAM A VISTORIA TÉCNICA DO SETOR DE ATENDIMENTO À EMERGENCIAS - DA SEDE DA CETESB

#

## AGENTE CREDENCIADO

CETESB Companhia Ambiental do Estado de São Paulo  
Rua Francisco Cruz Maldonado, 132 - Jd. do Acaia - São Sebastião - SP  
CEP 11600-000

Nome: **Claudio Luiz Dias** Nº Registro: \_\_\_\_\_  
Engenheiro II  
Reg. 68.005430 - CREA 60500109-0

Assinatura: \_\_\_\_\_

## CIÊNCIA

Data: **23/06/2016**

Nome: **Jose Luiz Costa Pereira Junior** Assinatura: \_\_\_\_\_

1ª via (Branca) - Pessoa Física ou Jurídica  
2ª via (Verde) - Processo





PASTA n°  
68018/2016  
Fis. 397 Rubrica: WAA

## RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

Processo(s) N°(s) 68 00017 10

N° Auto de Inspeção  
**1653989**

Data Auto de Inspeção  
**29/06/2016**

### IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

Nome

**PETROBRAS TRANSPORTE S.A**

CNPJ

**02.709.449/0040-65**

Logradouro

**RUA GUARDA MOR LOBO VIANNA**

Cadastro na CETESB

**654-000020-8**

Número

**1111**

Complemento

Bairro

**CENTRO**

CEP

**11600-000**

Município

**SÃO SEBASTIÃO**

Atividade Principal

**Transporte dutoviário**

Bacia Hidrográfica

**52 - LITORAL NORTE**

UGRHI

**3 - LITORAL NORTE**

Inspeção realizada por

**Claudio Luiz Dias**

Local da Inspeção

**O mesmo da entidade**

Objetivo da Inspeção

**Acompanhamento de teste piloto de operação de transbordo a contrabordo atracado (ship-to-ship).**

Constatações

Nesta data acompanhamos o início de teste piloto de operação Ship-to-ship, a bordo do NT Flandre, que estava sem carga e atracado no Pier Sul externo.

Posicionados no passadiço do Navio, observamos operações de içamento de mangotes pelo costado do navio Flandres a partir de embarcação de apoio e a colocação de defensas próprias para esta operação, no costado deste NT.

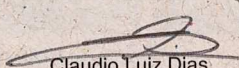
Do pier sul, observamos a aproximação do Navio Tanque Dragão do Mar, mas devido ao adiantado da hora, não foi possível acompanhar a finalização da manobra de atracação dos dois navios.

Acompanharam a vistoria técnicos do Setor de Atendimento a Emergências da Sede da CETESB, e também autoridades portuárias da Companhia Docas de São Sebastião.

O video com a filmagem de toda a operação será entregue à CETESB.

Agência Ambiental de São Sebastião

01/julho/2016

  
Claudio Luiz Dias

5430-0

Carimbo e Assinatura



**CETESB**

**DESPACHO**

PASTA n°  
68018/2016 N°  
398  
Rubrica: *maia*

De: Eng Claudio Dias Para: CMS Data: 01/07/16

Referências:

Pasta Administrativa PA/68017/10

Assunto:

Operação de transbordo a contra bordo atracado

Sr. Gerente

A Transpetro convidou a CETESB para acompanhar um teste piloto de uma operação de transbordo a contra bordo atracado (ship-to-ship) que se realizou em 29.06.2016, no Pier Sul do Terminal Aquaviário de São Sebastião – TASSE da Transpetro.

A Agência Ambiental de São Sebastião e técnicos do Setor de Atendimentos à Emergência – CEEQ acompanharam parte da operação, pois devido a atrasos, esta operação se estendeu muito além do horário previsto de término.

Verificamos que a documentação referente ao caso foi acostada à Pasta Administrativa PA/68017/10 (SISCAD 0030108/2014/1) que encontra-se no IETT desde 02.02.2015.

Considerando que a Transpetro irá formalizar solicitação de inclusão desta modalidade na Licença de Operação do Terminal e que está sendo elaborado um Termo de Cooperação técnica entre CETESB e IBAMA para delegar o licenciamento deste Terminal ao órgão ambiental estadual, sugiro o encaminhamento do Relatório de Inspeção com respectivo Auto de Inspeção ao IETT para anexar à PA/68017/10, solicitando o retorno da mesma com manifestação quanto a eventual necessidade de estudo de impacto ambiental para o caso.

*De acordo.*

Eng. Claudio Luiz Dias  
Reg. 68005430 CREA 605001009

*[Handwritten Signature]*  
NICANOR BARROS MAIA  
Gerente da Agência Ambiental  
de São Sebastião  
CREA n° 0600779284 - Reg. n°68.004097

*Ao CM*

*- Para ciência e envio ao IETT  
para providências conforme  
despacho supra.*

CETESB/CM  
RECEBIDO

07 JUL. 2016

*[Handwritten Signature]*

19993/2016  
NUM. SISCAD  
06107/16  
CMS

*[Handwritten Signature]*  
06/07/16

NICANOR BARROS MAIA  
Gerente da Agência Ambiental  
de São Sebastião  
CREA n° 0600779284 - Reg. n°68.004097

*A IETT,  
para inserção  
destes documentos  
na PA 68017/10 e  
manifestação quanto a  
necessidade de apresenta-  
ção de estudos de impacto*



## INSTRUÇÃO NORMATIVA IBAMA Nº 16, DE 26 DE AGOSTO DE 2013

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA), nomeado por Decreto de 16 de maio, publicado no Diário Oficial da União de 17 de maio de 2012, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 5º, Parágrafo único, do Decreto nº 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no Diário Oficial da União de 27 de abril de 2007, e art. 5º do Regimento Interno aprovado pela Portaria nº GM/MMA nº 341, de 31 de agosto de 2011, publicada no Diário Oficial da União do dia subsequente, e Considerando as disposições do art. 17, inciso II, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e suas alterações, que instituiu o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais; Considerando a Instrução Normativa IBAMA nº 6 de 15 de março de 2013, que regulamenta o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais - CTF/APP; Considerando que segundo o Art. 10, inciso II, da Instrução Normativa IBAMA Nº 6, de 15 de março de 2013, são obrigadas à inscrição no CTF/APP as pessoas físicas e jurídicas que se dediquem, isolada ou cumulativamente: à extração, produção, transporte e comercialização de produtos potencialmente perigosas ao meio ambiente; Considerando que a Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011, em seu art. 7º, incisos XXIV e XXV, estabelece como ação administrativa da União o controle ambiental sobre o transporte marítimo e o transporte interestadual, fluvial ou terrestre, de produtos perigosos; Considerando que a Instrução Normativa IBAMA n.º 05, de 9 de maio de 2012 e suas atualizações, prevê em seu art. 2º que o "IBAMA será responsável pelo desenvolvimento, implantação e operação do Sistema Nacional de Transporte de Produtos Perigosos, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de publicação desta Instrução Normativa, mantendo-o permanentemente atualizado"; Considerando o art. 12 da Resolução CONAMA 237/1997, que permite ao ente licenciador o disciplinamento de procedimentos específicos para as licenças ambientais, observadas a natureza, características e peculiaridades da atividade ou empreendimento; Considerando a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências; Considerando as Regras 40, 41 e 42, Capítulo 8, Anexo 1 da MARPOL - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, ratificada pelo Brasil, resolve:

Art. 1º Regulamentar os procedimentos técnicos e administrativos para a emissão da Autorização Ambiental para a realização de Operações Ship-to-Ship em águas jurisdicionais brasileiras, nos termos desta Instrução Normativa.

Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa, entende-se por Operações Ship-to-Ship (operações STS) a transferência de carga de petróleo e seus derivados entre embarcações localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, podendo ocorrer com as embarcações em movimento ou fundeadas.

I - Esta Instrução Normativa não se aplica às operações de transferência de óleo relacionadas com plataformas fixas ou flutuantes, incluídas as plataformas



Parágrafo único. Áreas que se enquadrem nos incisos I, II e III deste artigo poderão ser submetidas a análise do IBAMA mediante justificativa técnica, visando processo de autorização.

Art. 9º A realização de Operações STS fica proibida nas seguintes áreas:

I - Bacias da Foz do Amazonas e de Pelotas;

II - Área do Complexo Recifal de Abrolhos, entre os paralelos 15°45' S e 19°38'S;

Art. 10 O IBAMA poderá a qualquer tempo modificar as áreas de restrição e proibição, estabelecendo novos critérios para o seu estabelecimento, visando a melhoria da qualidade ambiental e considerando o princípio da precaução.

### CAPÍTULO III DA DOCUMENTAÇÃO A SER ENVIADA PELO EMPREENDEDOR

Art. 11 Durante o cadastramento no SNTPP, o empreendedor deverá enviar ao IBAMA, em formato digital, a documentação e os estudos que constam no Anexo 1 desta Instrução Normativa.

Art. 12 Os requisitos para o envio de documentos, para a elaboração do Estudo de Análise de Riscos e para o Plano de Ação de Emergência serão informados ao empreendedor via SNTPP.

Art. 13 Plano de Ação de Emergência (PAE) deve definir claramente as atribuições e responsabilidades da empresa responsável por prestar atendimento aos acidentes envolvendo as Operações STS, prevendo os recursos humanos e materiais compatíveis com os cenários identificados no Estudo de Análise de Riscos (EAR), além dos procedimentos de acionamento, fluxograma de comunicação aos órgãos públicos e rotinas de resposta às emergências, de acordo com a tipologia dos cenários acidentais estudados.

Art. 14 O PAE deverá garantir execução imediata das ações de respostas previstas para atendimento aos acidentes, nos cenários identificados, com emprego de recursos próprios, humanos e materiais, que poderão ser complementados com recursos adicionais de terceiros, por meio de acordos previamente firmados.

Art. 15 Após deferimento, a Autorização Ambiental será emitida pelo IBAMA conforme condições e modelo do Anexo 2 desta Instrução Normativa.

### CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 16 Até a operacionalização do SNTPP, a solicitação para a realização de Operações STS deverá ser feita por ofício endereçado à Diretoria de Proteção Ambiental do IBAMA, que ficará responsável por avaliar a documentação enviada.



- 4.2.Áreas a menos de 50 km de Unidades de Conservação marinhas (federais, estaduais ou municipais);
- 4.3.Áreas de Montes Submarinos em profundidades inferiores a 500 metros de lâmina d'água;
- 4.4.Bacias da Foz do Amazonas e de Pelotas;
- 4.5.Área do Complexo Recifal de Abrolhos, entre os paralelos 15°45' S e 19°38'S;
- 4.6.Áreas que se enquadrem no item 4.1, 4.2 ou 4.3 poderão ser submetidas a análise do IBAMA mediante justificativa técnica.
- 5.Lista das normas nacionais (Leis, Decretos, Instruções Normativas e Resoluções) relacionadas à matéria - apresentar lista das normas que serão seguidas pela empresa e suas contratadas;
- 6.Lista das Convenções, Códigos, Resoluções e outros instrumentos pertinentes da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization -IMO) - apresentar lista dos instrumentos internacionais que serão seguidos pela empresa e suas contratadas;
- 7.Declaração que os equipamentos constantes nos Planos de Emergência Individuais e similares, aprovados pelo IBAMA, não serão compartilhados para uso nas operações STS;
- 8.Estudo de Análise de Riscos da atividade, com o seguinte conteúdo mínimo:
- 8.1.Equipe técnica responsável pela elaboração do estudo;
- 8.2.Coordenadas Geográficas da área pretendida para realização da operação STS.
- 8.3.A área deverá ser indicada em carta náutica, contendo a distância mais próxima da costa;
- 8.4.Descrição detalhada da operação a ser realizada, incluindo:
- 8.4.1.Descrição de cada uma das etapas da Operação STS;
- 8.4.2.Tempo de duração de cada uma das etapas/atividades;
- 8.4.3.Volume máximo envolvido em cada operação STS;
- 8.4.4.Tempo total da Operação STS (máximo estimado); e
- 8.4.5.Quantidade máxima de operações STS previstas por mês.
- 8.5.Caracterização dos tipos de petróleo e derivados que se pretende transferir nas operações STS;
- 8.5.1.Apresentar Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico - FISPQ de cada óleo a ser movimentado;
- 8.6.Análise história de acidentes, com o objetivo de identificar os cenários acidentais prováveis e a frequência de acidentes;
- 8.7.Análise Preliminar de Perigos (APP) para o meio ambiente, que deverá conter;



8.9. Deverão ser apresentadas medidas mitigadoras para todos os riscos classificados como "sérios" ou "críticos";

8.10. A conclusão do estudo deverá trazer uma avaliação crítica dos resultados da APP;

8.11. Referências bibliográficas.

9. Análise de vulnerabilidade:

9.1. Representação cartográfica dos ventos e correntes marítimas predominantes;

9.2. Informar a probabilidade de toque de óleo ou outra substância nociva na costa brasileira;

9.3. Informar se a área pretendida para realização da Operação STS é rota migratória de espécies aquáticas ou rota pesqueira;

10. Plano de Ação de Emergências (PAE), com o seguinte conteúdo mínimo:

10.1. Localização da área de realização da operação STS;

10.2. Relação de guias e manuais de boas práticas que serão seguidos na realização da operação;

10.3. Descrição dos navios envolvidos;

10.4. Cenários acidentais identificados no Estudo de Análise de Riscos;

10.5. Identificação do cenário de pior caso para o meio ambiente;

10.6. Considerar o maior volume identificado na análise de riscos e o óleo mais pesado;

10.7. Fluxograma de comunicação de acidentes;

10.8. Deverá incluir as instituições a serem comunicadas e formas de contato;

10.9. Estrutura organizacional de resposta, incluindo as funções dos envolvidos e os tempos estimados para mobilização de pessoal;

10.10. Equipamentos e materiais de resposta, informando: nome, tipo e características operacionais, quantidade, localização, tempo para mobilização, limitações operacionais,

10.11. Sistemas de alerta para incidentes;

10.12. Procedimentos para resposta a acidentes;

10.12.1. Os procedimentos para resposta deverão considerar os diferentes tipos de petróleo e derivados que serão transportados;

10.12.2. Deverão ser considerados cenários acidentais e os volumes calculados no Estudo de Análise de Riscos;

10.12.3. Deverão ser também indicadas as estratégias para contenção de produtos vazados na fonte e medidas para evitar o derramamento de óleo ou outros produtos vazados do convés para o mar;

10.13. Critérios para interrupção da operação STS;

10.14. Tempos e procedimentos para interrupção da transferência de óleo em caso de emergência;



formulário disponível na página [www.ibama.gov.br/emergencias-ambientais](http://www.ibama.gov.br/emergencias-ambientais) e por meio do telefone 61-9909-4142;

- 2) A comunicação de que trata o item 1 não exclui os procedimentos a serem observados de resposta e de comunicação a outros órgãos governamentais;
- 3) Deverão ser seguidas as recomendações técnicas do "Ship to Ship Transfer Guide", elaborado pela Internacional Chamber of Shipping - Oil Companies International Marine Fórum;
- 4) Registros dos check lists que constam na publicação mencionada no item anterior deverão ser mantidos pela empresa para conferência pelo IBAMA pelo período de três anos;
- 5) Cópia das notificações exigidas pela Marpol, regra 42, cap. 8, anexo 1, deverão ser encaminhadas ao IBAMA em até 48 horas antes do início de cada operação. As notificações deverão ser enviadas ao IBAMA por e-mail ( [emergenciasambientais.sede @ IBAMA.gov.br](mailto:emergenciasambientais.sede@IBAMA.gov.br) ), solicitando confirmação de recebimento. Caso o IBAMA não confirme recebimento em 24 horas, a empresa deverá entrar em contato por meio do telefone 61-9909-4142.
- 6) A empresa deverá manter cópia das notificações por um período de três anos;
- 7) A empresa e suas contratadas deverão estar regulares junto ao Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais - CTF/APP;
- 8) A empresa e suas contratadas deverão estar regulares quanto ao que dispõe a Instrução Normativa IBAMA nº. 05/2012 e suas atualizações;
- 9) A empresa deverá revisar seu Plano de Ação de Emergência a cada cinco anos, ou após a ocorrência de acidente ambiental, ou ainda a pedido do IBAMA, devidamente justificado.
- 10) O IBAMA poderá solicitar a realização de exercícios simulados para testar a eficácia do Plano de Ação de Emergência.
- 11) Esta autorização só é válida enquanto a empresa detiver também autorização válida da Marinha do Brasil para a realização da atividade.





PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 404 Rubrica: mar

Rio de Janeiro, 11 de julho de 2016

AB-LO/TM/EO 0008/2016

Sua Senhoria o Senhor  
Nicanor Barros Maia  
Gerente da Agencia Ambiental de São Sebastião  
CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo  
Rua Francisco Cruz Maldonado, 132  
Portal da Olaria - São Sebastião - SP  
CEP.: 11600-000

Assunto: Ship to Ship em São Sebastião - Atracado no TEBAR - LO CETESB.  
Referência: CETESB - Pasta Administrativa PA/68017/10 ✓

1. Em referência a Operação Piloto do Ship To Ship Atracado realizada no Terminal Marítimo Almirante Barroso (TEBAR), no último dia 29.06.2016, com a participação de representantes da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB - SP), conforme Auto de Inspeção 1653989 (ANEXO 1), e de representantes da Marinha do Brasil - Capitania dos Portos de São Paulo em São Sebastião, e da Companhia Docas de São Sebastião, a PETROBRAS ratifica a intenção de implementação da Operação STS Atracado em definitivo, com o objetivo de redução de fila de espera no fundeadouro, buscando o aumento da eficiência operacional do terminal.

2. Objetivando suprir esta Autoridade Ambiental com o máximo de informações técnicas possíveis, facilitando a avaliação da operação e tomada de decisão, enviamos as seguintes cópias de licenças e autorizações dos terminais onde já ocorreu a implementação do Ship To Ship Atracado, nos anos de 2013 e 2014:

- Autorização Operacional do Terminal Transpetro de Suape / CPRH - PE (ANEXO 2);

- Licença Operacional do Terminal Transpetro de Mucuripe - Fortaleza / SEMACE - CE (ANEXO 3);

3. Enviamos também, cópia do Ofício do Delegado da Capitania dos Portos, que autoriza a inclusão do STS Atracado na rotina do TEBAR (ANEXO 4), e uma cópia em DVD contendo imagens da Operação Piloto (ANEXO 5).

4. Diante do material enviado, e do sucesso da Operação Piloto, solicitamos a Autoridade verificar a possibilidade de alteração da LO do TEBAR, acrescentando a "operação de transferência de petróleo e seus derivados

RECEBIDO

14 / 07 / 16  
Protocolo 1394/16

PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 405 Rubrica: mas

entre navios atracados a contrabordo no mesmo píer - Ship To Ship Atracado".

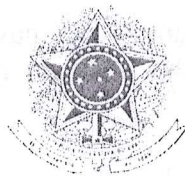
5. Aproveitamos o ensejo para renovarmos os nossos préstimos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

  
Joselito Guerra de Andrade Camara  
Gerente de Eficiência Operacional e Novas Operações

Joselito Câmara  
Gerente de Eficiência  
Operacional e Novas Operações  
PETROBRAS/AB-LO/TM/EO  
Matr.: 858219-2

Não há anexo(s)



ph. 406  
ma1

**MARINHA DO BRASIL**  
**DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM SÃO SEBASTIÃO**

Av. Dr. Altino Arantes nº 544 – Centro  
CEP: 11.600-000 - São Sebastião – SP  
(12) 3892-1555 – secom@dlsseba.mar.mil.br

Ofício nº 254/DelSSebastião-MB  
070

São Sebastião, 14 de julho de 2016.

A Sua Senhoria o Senhor  
JOSELITO GUERRA DE ANDRADE CAMARA  
Gerente de Eficiência Operacional e Novas Operações  
Av. República do Chile, nº 65 – Centro  
11.600.000 – Rio de Janeiro - RJ

**Assunto: Autorização para operação Ship to Ship – STS entre petroleiros atracados ao terminal de São Sebastião - TEBAR**

Senhor Gerente,

1. Participo a Vossa Senhoria que este Agente da Autoridade Marítima autoriza a realização de operações STS a contrabordo de navio atracado ao berço PP1, desde que os seguintes critérios sejam cumpridos:

a)

BERÇO	LIMITES AMBIENTAIS PARA MANOBRAR	LIMITES AMBIENTAIS PARA MANTEREM-SE NOS BERÇOS
PP1 – VLCC / SUEZMAX	CORRENTE < 2,0 nós VENTOS < 20 nós	CORRENTE < 2,1 nós VENTOS < 30 nós

b) as manobras deverão ser iniciadas e finalizadas à luz do dia, de forma que a Praticagem obtenha conhecimento e experiência com este tipo de manobra;

c) o arranjo de rebocadores deverá ser idêntico ao indicado no relatório RT3 da USP;

d) deverá ser cumprido o contido o item 0408, do capítulo 4, das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM-08/DPC;



Mucuripe

PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 407 Rubrica. ma



Governo do Estado do Ceará  
Secretaria do Meio Ambiente - SEMA  
Superintendência Estadual do Meio Ambiente - SEMACE

**SEMACE**  
SUPERINTENDÊNCIA ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE

**LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 141/2016 - DICOP - GECON**

Validade até: 10/3/2019

**RENOVAÇÃO**

O Superintendente da SEMACE, no uso de suas atribuições, expede a presente Licença, que autoriza a:

Nome / Razão Social: **PETROBRAS TRANSPORTE S/A-TRANSPETRO**

CPF / CNPJ: **02709449001473**

Endereço: **AVENIDA LEITE BARBOSA S/N - 60180420**

Município: **FORTALEZA/CE**

Processo SEMACE: **2015-133822/TEC/RENLO**

Nº SPU: **4480827/2015**



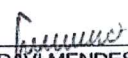
RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO, EMBASADA NO PARECER TÉCNICO Nº 957/2016-DICOP/GECON, REFERENTE À MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS; BIOCOMBUSTÍVEIS; MOVIMENTAÇÃO DE GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO (GLP), ATRAVÉS DE UM DUTO ENTERRADO DE 10 (DEZ) POLEGADAS, INTERLIGANDO O RAMO PRINCIPAL DE GLP (PIÉR DE ATRACAÇÃO À LUBNOR) À CAIXA DE ABASTECIMENTO NA ÁREA DO ARMAZÉM 2 DO CAÍS COMERCIAL DO PORTO DO MUCURIBE, COM EXTENSÃO DE 300 METROS; OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS ATRAVÉS DE MANGOTES ENTRE NAVIOS ATRACADOS NOS BERÇOS 104 E 105 DO CAÍS COMERCIAL DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ; MOVIMENTAÇÃO DE DIESEL S-10, ATRAVÉS DE DUTO AÉREO DE 12 (DOZE) POLEGADAS, DO PIÉR DE ATRACAÇÃO DO TERMINAL AQUAVIÁRIO DE MUCURIBE ATÉ O PONTO "D" DA EMPRESA LUBRIFICANTES E DERIVADOS DE PETRÓLEO DO NORDESTE - LUBNOR, COM 2,65 KM; MOVIMENTAÇÃO DE DESCARREGAMENTO DE CIMENTO ASFÁLTICO DE PETRÓLEO (CAP) DE NAVIO-TANQUE PARA CAMINHÕES-TANQUE ATRAVÉS DE UMA PLATAFORMA MÓVEL METÁLICA, NO ÂMBITO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO MUCURIBE, ENVOLVENDO O PORTO, A LUBNOR, AS COMPANHIAS DISTRIBUIDORAS E AS INTERLIGAÇÕES DA PETROBRAS TRANSPORTE S/A - TRANSPETRO, LOCALIZADA NA AV. LEITE BARBOSA, S/N, BAIRRO MUCURIBE, NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA/CE.

**CONDICIONANTES:**

- Submeter à prévia análise da SEMACE qualquer alteração que se faça necessária no empreendimento;
- A SEMACE, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença caso ocorra:
  - violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;
  - omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a expedição desta licença;
  - graves riscos ambientais e de saúde;
- Manter esta Licença e demais documentos relativos ao cumprimento das condicionantes ora estabelecidas, disponíveis à fiscalização da SEMACE;
- Afixar, no local do empreendimento, placa indicativa do licenciamento ambiental, de acordo com a Resolução COEMA Nº 01, de 28 de fevereiro de 2000, conforme modelo que pode ser visualizado em:  
[http://www.semace.ce.gov.br/?page\\_id=264](http://www.semace.ce.gov.br/?page_id=264);

Fortaleza, quinta-feira, 10 de março de 2016

  
JOSE RICARDO ARAUJO LIMA  
Superintendente

  
LINCOLN DAVI MENDES DE OLIVEIRA  
Diretor de Controle e Proteção Ambiental-DICOP  
Diretor





**LICENÇA DE OPERAÇÃO N° 141/2016 - DICOP - GECON**

Validade até: 10/3/2019

**RENOVAÇÃO**


- Fornecer aos funcionários os EPI's adequados ao tipo de atividade exercida, conforme a NR-6 do Ministério do Trabalho;
- Seguir o Estudo de Auditoria Ambiental de Conformidade Legal, do Terminal Aquaviário do Mucuripe (TA-Mucuripe), em cumprimento à Lei N° 9.966, de 28 de abril de 2000, com escopo na Resolução CONAMA N° 306, de 5 de julho de 2002; e o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS, ambos apresentados à SEMACE;
- A Petrobras Transporte S/A - TRANSPETRO é a responsável pela operação, inspeção e manutenção dos dutos, equipamentos, pipe rack, entre outros externos a LUBNOR como também fará todas as manobras extramuros da LUBNOR, operando inclusive dentro dos terminais da companhias distribuidoras de combustíveis;
- A movimentação dos derivados de petróleo e biocombustíveis deverá seguir as seguintes regulamentações: Decreto Lei Federal n° 96.044, de 18 de maio de 1988, que Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências; Portaria do Ministério dos Transportes n° 291, de 31 de maio de 1988; normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT;
- A Petrobras Transporte S/A - TRANSPETRO deverá seguir rigorosamente o Plano de Resposta à Emergências (PRE) do Terminal Aquaviário de Mucuripe - TA MUCURIBE, quando da ocorrência de acidentes nas suas operações;
- A Petrobras Transporte S/A - TRANSPETRO deverá manter atualizada a Auditoria Ambiental, de acordo com a Resolução N° 306, de 5 de julho de 2002, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, a qual estabelece os requisitos mínimos e o termo de referência para realização de Auditorias Ambientais. De acordo com o Art. 7º, o Relatório de Auditoria Ambiental e o Plano de Ação deverão ser apresentados, a cada dois anos, ao órgão ambiental competente, para incorporação ao processo de licenciamento ambiental da instalação auditada;
- ADVERTÊNCIA: O descumprimento das condicionantes da presente licença implicará na aplicação das penalidades previstas na legislação ambiental, sem prejuízo da obrigação de reparar quaisquer danos ambientais causados.

**Condicionantes com Prazo:**

- Publicar o recebimento desta Licença no prazo de até 30 (trinta) dias corridos subseqüentes à data da sua concessão, em cumprimento ao Decreto Federal N° 99.274 de 06 de junho de 1990 e a Resolução CONAMA N° 006, de 24 de janeiro de 1986, complementada pela Resolução CONAMA N° 281 de 12 de julho de 2001;
- A renovação desta licença poderá ser requerida em até 120 (cento e vinte) dias de antecedência da expiração do seu prazo de validade, conforme Resolução COEMA N° 10/2015, o que lhe conferirá a prorrogação automática de seu prazo de validade até a manifestação definitiva da SEMACE. Caso o interessado protocole a solicitação de renovação antes do vencimento da licença, porém após o mencionado prazo, não terá direito à prorrogação automática da validade da Licença;

Fortaleza, quinta-feira, 10 de março de 2016

  
JOSE RICARDO ARAUJO LIMA  
Superintendente

  
LINCOLN DAVI MENDES DE OLIVEIRA  
Diretor de Controle e Proteção Ambiental-DICOP  
Diretor





Governo do Estado do Ceará  
Secretaria do Meio Ambiente - SEMA  
Superintendência Estadual do Meio Ambiente - SEMACE

PASTA n°  
68018/2016  
Fls. 409 Rubrica: mar



LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 141/2016 - DICOP - GECON

Validade até: 10/3/2019

**RENOVAÇÃO**

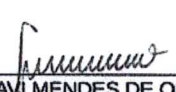
- Em observância ao § 1º, Art. 12 da Resolução COEMA Nº 10, de 11 de julho de 2015, o interessado deverá apresentar à SEMACE, anualmente, a contar da data de concessão desta licença, o Relatório de Acompanhamento e Monitoramento Ambiental - RAMA, a ser elaborado com base nas diretrizes contidas no formulário disponível no site eletrônico da SEMACE (<http://www.semace.ce.gov.br/licenciamento-ambiental/o-licenciamento/>);
- Apresentar à SEMACE no prazo de 30 (trinta) dias, a contar do recebimento desta licença, o Certificado de Regularidade no Cadastro Técnico Federal – CTF, emitido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis- IBAMA, conforme Art 9º, inciso XII e Art 17, inciso II, da Lei Federal Nº 6.938 de 1981 - Política Nacional do Meio Ambiente, sob pena das sanções previstas no Decreto Federal Nº 6.514 de 22 de julho de 2008.

**Automonitoramento:**

- Apresentar à SEMACE, semestralmente, como Automonitoramento o Relatório do Gerenciamento dos Resíduos gerados nos processos.

Fortaleza, quinta-feira, 10 de março de 2016

  
JOSE RICARDO ARAUJO LIMA  
Superintendente

  
LINCOLN DAVI MENDES DE OLIVEIRA  
Diretor de Controle e Proteção Ambiental-DICOP  
Diretor



CA. UCFI/STCI-I n° 0160/ 2013

Recife, 02 de Outubro de 2013.

**À**  
**PETROBRAS TRANSPORTE S.A - TRANSPETRO**Rodovia PE-60, s/n, Km 10, Complexo Industrial e Portuário de Suape.  
Ipojuca / PE CEP: 55590-972.**Assunto:** Autorização para transbordo de hidrocarbonetos (ship-to-ship).

Venho por meio desta, autorizar as operações de transbordo de hidrocarbonetos (ship-to-ship), utilizando para atracação dos navios a estrutura dos Píeres PGL-03 A/B no Porto de Suape/PE, conforme solicitação por meio dos processos n° 00893/2012 e n° 07786/2013.

Ressaltamos que tais operações deverão ser efetuadas mediante a prontidão do Centro de Respostas à Emergências (CRE) e que, qualquer evento adverso que cause danos ao meio ambiente deverá ser **IMEDIATAMENTE** comunicado a este órgão ambiental.

Faz-se necessário também o conhecimento do Plano de Respostas à Emergência (PRE) por todo pessoal envolvido nas operações de transbordo nos Píeres PGL-03 A/B.

Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários, através do fone (81) 3182-8830 com a Engenheira Ambiental Anna Eduarda Falcão ou ainda na sede da CPRH.

Atenciosamente,

  
Anna Eduarda Falcão

Matrícula: 279586-8

Chefia do Setor de Controle Industrial - I (STCI - I)



Via requerente


Nr. Processo	Data	Hora	Tipo Pessoa
016869/2015	2015-12-10	14:03:20	J
Tipo de Processo	Assunto	CPF	
LICENCIAMENTO	RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO		

Interessado	CPF / CNPJ	Razão Social / Nome
FLAVIO GODINHO VIANA	02.709.449/0049-01	PETROBRÁS TRANSPORTE S.A - TRANSPETRO

O empreendedor deverá acessar o Portal da CPRH através do endereço abaixo, preencher a chave e o número do processo para ter acesso à Licença Ambiental, quando a mesma for emitida.

<http://www.cprh.pe.gov.br/licencaambiental>

Chave: wWTFZSy7XW9449114911



*Handwritten notes:*  
ju  
411  
mar





**MARINHA DO BRASIL**  
**DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM SÃO SEBASTIÃO**

Av. Dr. Altino Arantes n° 544 – Centro  
CEP: 11.600-000 - São Sebastião – SP  
(12) 3892-1555 – [secom@dlsseba.mar.mil.br](mailto:secom@dlsseba.mar.mil.br)

Ofício n° 254/DelSSebastião-MB  
070

São Sebastião, 14 de julho de 2016.

A Sua Senhoria o Senhor  
JOSELITO GUERRA DE ANDRADE CAMARA  
Gerente de Eficiência Operacional e Novas Operações  
Av. República do Chile, n° 65 – Centro  
11.600.000 – Rio de Janeiro - RJ

**Assunto: Autorização para operação Ship to Ship – STS entre petroleiros atracados ao terminal de São Sebastião - TEBAR**

Senhor Gerente,

1. Participo a Vossa Senhoria que este Agente da Autoridade Marítima autoriza a realização de operações STS a contrabordo de navio atracado ao berço PPI, desde que os seguintes critérios sejam cumpridos:

a)

BERÇO	LIMITES AMBIENTAIS PARA MANOBRAR	LIMITES AMBIENTAIS PARA MANTEREM-SE NOS BERÇOS
PPI – VLCC / SUEZMAX	CORRENTE < 2,0 nós VENTOS < 20 nós	CORRENTE < 2,1 nós VENTOS < 30 nós

b) as manobras deverão ser iniciadas e finalizadas à luz do dia, de forma que a Praticagem obtenha conhecimento e experiência com este tipo de manobra;

c) o arranjo de rebocadores deverá ser idêntico ao indicado no relatório RT3 da USP;

d) deverá ser cumprido o contido o item 0408, do capítulo 4, das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM-08/DPC;





**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
 SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE  
 CETESB - COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

PASTA n°

68018/2016

19

Fis. 413

Rubrica:

Hora	
Início	Término
14:00	16:00

AI Nº **1653990**

Data 28/07/2016

# AUTO DE INSPEÇÃO

## IDENTIFICAÇÃO DA PESSOA FÍSICA OU JURÍDICA

Nome: **PETROBRAS TRANSPORTE SA - TRANSPETRO** CNPJ / CPF Nº: \_\_\_\_\_ Cadastro CETESB: **654 - 00020 - 8**

Logradouro: **AV. GUARDA MOR LOBO VIANA** Número: **1111**

Complemento: \_\_\_\_\_

Bairro: **CENTRO** CEP: **11600 - 000** Município: **SÃO SEBASTIÃO**

## ATIVIDADE PRINCIPAL

Descrição: **Armazenamento e transporte de Petróleo e Derivados** Código CNAE: \_\_\_\_\_

## BACIA HIDROGRÁFICA

Código	Descrição	Classe	UGRHI	Descrição
	<b>LITORAL NORTE</b>		<b>3</b>	<b>LITORAL NORTE</b>

## OBJETIVO DA INSPEÇÃO

**Reunião Técnica - Operação de Transbordo em Navios Atacaduados**  
**CARTA AB-20/TM/EO 0008/2016**

AR  ÁGUA  SOLO  RUIDO/VIBRAÇÃO  LICENCIAMENTO  VEGETAÇÃO NATIVA  APP  APM  RECLAMAÇÃO

## CONSTATAÇÕES

Nesta data realizamos reunião com equipes técnicas da TRANSPETRO, visando discutir aspectos do ship-to-ship e seu eventual licenciamento pelo órgão Ambiental estadual caso haja delegação do IBAMA para tanto.

## AGENTE CREDENCIADO

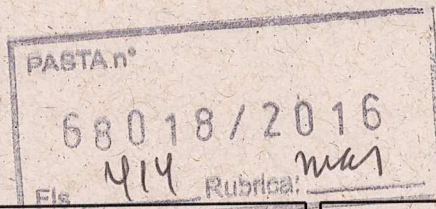
Unidade: **CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo** Nome: **Claudio Luiz Dias** Nº Registro: \_\_\_\_\_  
 Endereço da Unidade: **Rua Francisco Cruz Maldonado, 132** Engenheiro II  
 Portal da Olaria - São Sebastião - SP Reg. 68.005430 - CREA 60500104-1  
 CEP 11600-000

## CIÊNCIA

Data: **28/07/16** Assinatura: \_\_\_\_\_  
 Nome: **OSVALDO ROCHA DA S. JR.** Assinatura: \_\_\_\_\_

1ª via (Branca) - Pessoa Física ou Jurídica  
 2ª via (Verde) - Processo





## RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

Processo(s) N°(s) 68 00017 10

N° Auto de Inspeção  
**1653990**

Data Auto de Inspeção  
**28/07/2016**

### IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

Nome	<b>PETROBRAS TRANSPORTE S.A</b>			CNPJ	<b>02.709.449/0040-65</b>
Logradouro	<b>RUA GUARDA MOR LOBO VIANNA</b>			Cadastro na CETESB	<b>654-000020-8</b>
Número	Complemento	Bairro	CEP	Município	
<b>1111</b>		<b>CENTRO</b>	<b>11600-000</b>	<b>SÃO SEBASTIÃO</b>	
Atividade Principal	<b>Transporte dutoviário</b>				
Bacia Hidrográfica	<b>52 - LITORAL NORTE</b>		UGRHI	<b>3 - LITORAL NORTE</b>	

Inspeção realizada por

**Claudio Luiz Dias**

Local da Inspeção

**O mesmo da entidade**

Objetivo da Inspeção

**Atendimento à Carta AB-LO/TM/EO008/2016  
Solicitação de inclusão da atividade de Ship-to-Ship na LO do Terminal**

### Constatações

Nesta data realizamos reunião no Terminal da Transpetro (TASSE) para discutir a solicitação da PETROBRAS de inclusão da atividade STS na LO do TASSE.

Pela Transpetro foi explanado que esta atividade é uma realidade para o terminal e uma necessidade para a PETROBRAS

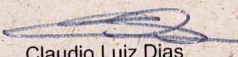
Foi explanado pela CETESB que atualmente a responsabilidade de licenciamento do Terminal é do IBAMA. A CETESB somente poderá se manifestar caso seja firmado Convênio de Cooperação Técnica entre CETESB e IBAMA, delegando a responsabilidade de licenciamento ao órgão estadual.

Entretanto, há aspectos que independentemente do órgão que irá licenciar, a Transpetro/PETROBRAS deverá providenciar, como a revisão do PEI, do Estudo de Análise de Risco e do MCE.

Deverá ser esclarecido pela Transpetro se esta atividade acarretará aumento do volume movimentado no terminal.

A CETESB sugeriu também à TRANSPETRO avaliar junto ao seu Departamento Jurídico a questão da liminar que cancelou a licença de ampliação do Porto para verificar se a sentença engloba a área do porto organizado, da qual o terminal faz parte.

Agência Ambiental de São Sebastião  
01/agosto/2016

  
Claudio Luiz Dias  
5430-0

Carimbo e Assinatura





DESPACHO

PASTA N°  
68018/2016  
Fls. 415 Rubrica: *ma* Nº 135/16/IE

De: IE Para: CM Data: 05/08/2016

Referências:

**PA 68/0017/10 – Consulta Transpetro sobre procedimento para licenciamento ambiental**

Assunto:  
**Operação Ship-to-Ship – Terminal Aquaviário de São Sebastião – TA/SSE da Transpetro. – São Sebastião - SP**

Sr. Gerente,

Trata-se de consulta da Agência Ambiental de São Sebastião da CETESB, referente ao procedimento para o licenciamento de operação de transbordo direto entre navios de petróleo e derivados, mediante atracação a contrabordo de dois navios, simultaneamente, no mesmo berço de atracação, denominada *Ship-to-Ship*, no pier do Terminal Aquaviário de São Sebastião – TA/SSE da Transpetro.

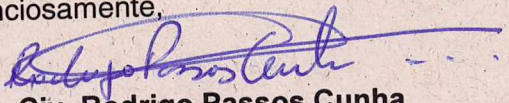
Com base no autos da PA 68/0017/10, considerando que:

- A realização da operação *Ship-to-Ship* não prevê obras de ampliação da área construída do pier existente.
- O pier é parte integrante da LO nº 68000049/2011, vigente, emitida pela Agência Ambiental de São Sebastião, vinculada a Diretoria de Controle e Licenciamento Ambiental da CETESB, para todo o Terminal Aquaviário de São Sebastião – TA/SSE, e que portanto considera a fragilidade da área onde o pier está inserido, bem como a atividade de atracação de navios e movimentação de petróleo e derivados.
- A Diretoria de Controle e Licenciamento Ambiental da CETESB, possui conhecimento e histórico de acompanhamento das discussões técnicas bem como da implementação e operação do terminal.
- Foram mantidos entendimentos entre a CETESB e o IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, visando a formalização de um Acordo de Cooperação Técnica – ACT para que o licenciamento ambiental do Terminal Aquaviário de São Sebastião – TA/SSE continue sendo conduzido pela CETESB, tendo em vista que a Lei Complementar 140/2011, e seu decreto regulamentador, Decreto Federal 8437/2015, remetem o licenciamento em epígrafe ao IBAMA, devido a movimentação de petróleo e derivados do terminal ultrapassar os 15.000.000 ton/ano. (vide anexo 1)

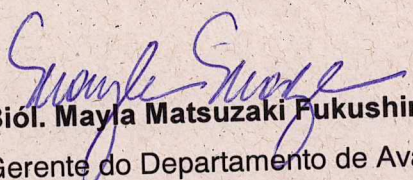
entende-se que o licenciamento ambiental da atividade denominada *Ship-toShip* deve ser conduzido pela Agência Ambiental de São Sebastião da CETESB, após a celebração do ACT supramencionado. No entanto, caso a celebração do ACT não prospere, o licenciamento em epígrafe deverá ser conduzido pelo IBAMA, conforme prevê o Decreto Federal 8437/2015.

Por fim, informamos que o processo nº 191/2011 referente ao licenciamento ambiental da “Ampliação do Pier do Terminal Almirante Barroso” – TEBAR” foi arquivado. (vide anexo 2)

Atenciosamente,

  
Eng. Civ. Rodrigo Passos Cunha

Gerente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes – IET

  
Biol. Mayla Matsuzaki Fukushima

Gerente do Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos – IE

