

ABI – ADMINISTRADORA DE BENS DE INFRAESTRUTURA S/A

INFORMATIVO DO PORTO



EMITIDO PELA GESTÃO DO TERMINAL ABI EM 03 DE FEVEREIRO DE 2020

SUMÁRIO

1.0 INTRODUÇÃO

2.0 AVISO LEGAL

3.0 DIREITO DE SUSPENDER OPERAÇÕES

4.0 INFORMAÇÕES GERAIS

4.1. LOCALIZAÇÃO E GRÁFICO

4.2 SENSIBILIDADE AMBIENTAL

4.3 CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DA EMBARCAÇÃO

4.4. HORA LOCAL

4.5 AGENCIAMENTO DA EMBARCAÇÃO

4.6 FUMO

4.7 INFORMAÇÃO IMPORTANTE DE CONTATO

5.0 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

5.1 TEMPERATURA

5.2 DIREÇÃO DO VENTO

5.3 VISIBILIDADE

5.4 ONDAS

5.5 MARÉS E CORRENTES

6.0 COMUNICAÇÃO

6.1 PRÉ- NOTIFICAÇÃO DE CHEGADA

6.2 COMUNICAÇÃO & SERVIÇO DE TRÁFEGO

6.3 COMUNICAÇÃO DO TERMINAL

7.0 NAVEGAÇÃO E OPERAÇÕES DE ATRACAÇÃO

7.1 SISTEMA DE SEPARAÇÃO DO TRÁFEGO

7.2 PRATICAGEM

7.3 PESQUEIROS E OUTRAS EMBARCAÇÕES

7.4 REBOCADORES

7.5 ANCORADOURO

7.6 CRITÉRIOS DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÕES DE AMARRAÇÃO

7.6.1 ATRACAÇÃO (NA CHEGADA)

7.6.2 DESATRACAÇÃO (NA SAÍDA)

7.6.3 ARRANJO DE AMARRAÇÃO

7.6.4 CRITÉRIOS CLIMÁTICOS PARA OPERAÇÕES DE CARGAS

8.0 BERÇOS

8.1 CRITÉRIOS-LIMITE

8.2 EQUIPAMENTOS DE AMARRAÇÃO

8.3 MEIOS DE ACESSO AO CAIS

8.4 GUINDASTES NO CAIS/ENTREGA DE PROVISÕES

8.5 MANIFOLD DE CARGA

8.6 EQUIPAMENTO DE COMBATE A INCÊNDIO

8.7 PROCEDIMENTO DE PARADA DE EMERGÊNCIA (PPE)

8.7.1 PPE PROCEDIMENTO INICIADO PELO OPERADOR DO TERMINAL

8.7.2 PPE INICIADO PELO SUPERVISOR

8.7.3 PPE INICIADO PELA EMBARCAÇÃO

8.8 EQUIPAMENTO DE COMBATE À POLUIÇÃO DO TERMINAL

9.0 PRECAUÇÕES GERAIS

9.1 PRECAUÇÕES CONTRA INCÊNDIO

9.2 PRECAUÇÕES CONTRA POLUIÇÃO

9.3 ESTABILIDADE, STRESS E COMPASSO DA EMBARCAÇÃO

9.4 REPAROS E MANUTENÇÃO

10.0 INFORMAÇÕES GERAIS

10.1 HORÁRIOS PERMITIDOS PARA ATRACAÇÃO

10.2 VAZÃO DE DESCARGA

11.0 OPERAÇÕES DE CARGA E LASTRO

11.1 SUPERVISOR ABI (LOADING MASTER)

11.2 OPERAÇÕES DE CARGA

11.2.1 REUNIÃO DE PRÉ-OPERAÇÃO E INSPEÇÃO

11.2.2 PROCEDIMENTO OPERACIONAL

11.2.3 OPERAÇÕES DE DESCARGA

11.2.4 CONDIÇÕES A SEREM OBSERVADAS DURANTE A OPERAÇÃO

12.0 DOCUMENTAÇÃO

1.0 INTRODUÇÃO

ABI – ADMINISTRADORES DE BENS DE INFRAESTRUTURA está localizada na cidade de Porto Velho, estado de Rondônia, delimitada pelo Rio Madeira. A ABI tem uma capacidade de armazenamento de combustível de 16.000 metros cúbicos, e tipicamente transfere o combustível armazenado para outras localidades da região norte.

A empresa faz parte do Grupo DISLUB EQUADOR.

Com referência a este informativo (aqui denominado como o "Regulamento do Terminal") para "Terminal", "Estabelecimento", "Instalação", "Estação" ou qualquer uma destas palavras, significa coletivamente toda a propriedade real e pessoal, compreendendo a armazenagem de combustível da ABI, seja agora ou no futuro próximo, incluindo, entre outros, a base (complexo terra), passarela, cais, berços, tubulações, tanques de armazenamento, prédios, equipamentos, e todas as outras instalações oferecidas pela ABI, para lidar com derivados de petróleo e biocombustíveis, e realizar atividades relacionadas.

Este regulamento tem por finalidade fornecer informações aos armadores, operadores, gestores, afretadores e Comandantes de embarcações, no que diz respeito às normas: de segurança, operacionais e condições gerais de serviços disponíveis no terminal.

Política de Gestão Integrada da ABI

Serviço de operações portuárias, armazenagem e movimentação de granéis líquidos: Combustíveis derivados de petróleo e biocombustíveis adotando os seguintes princípios

- * Satisfação dos clientes atendendo aos seus requisitos;
- * Melhoria contínua da eficácia do Sistema de Gestão Integrado;
- * Prevenção de acidentes, lesões doenças e riscos de segurança e saúde ocupacional, poluição do meio ambiente e dos impactos diversos;
- * Atendimento a legislação e normas regulamentares vigentes e outros requisitos pela Organização;
- * Comprometimento com a promoção do Desenvolvimento Sustentável;
- * Comprometimento com os seguintes princípios da Responsabilidade Social: Responsabilização, transparência, comportamento ético, respeito pelos interesses das partes interessadas, pelas normas internacionais de comportamento e pelos direitos humanos.

2.0 AVISO LEGAL

As informações contidas neste Regulamento julgam-se corretas no momento de sua emissão. No entanto, a ABI não garante a precisão das informações e não se responsabiliza por qualquer dano, atraso ou perda resultante de qualquer imprecisão contida aqui.

3.0 DIREITO DE SUSPENDER OPERAÇÕES

Espera-se que o Terminal e embarcações operem de forma segura, não destrutiva e ambientalmente amigável. A ABI reserva o direito de suspender as operações e proceder com a retirada de qualquer embarcação do Terminal, nas seguintes circunstâncias:

- Por violação, ou não cumprimento com as orientações do Terminal;
- Por defeitos associado as embarcações, que podem apresentar riscos no/ou para o terminal;
- Quando o desempenho insatisfatório da embarcação puder provocar ineficiência e restrições significativas sobre as operações do terminal;
- Se, por qualquer motivo, a segurança do Terminal, do pessoal, do meio ambiente ou da embarcação possa provocar preocupação;

Limitação da Responsabilidade

Para efeitos da presente seção, entende-se por:

"Reivindicações" significam quaisquer reclamações, demandas, danos, custos, despesas (incluindo, entre outros, honorários legais), multas, penalidades, perdas, responsabilidades, ações ou causas de ações, seja na lei ou na equidade.

O "Vessel Parties" (Parte Contratante) designa a embarcação, o seu Comandante, seus proprietários, seus afretadores, seus operadores, seus administradores, seus agentes, seus contratados e subcontratados ou os contratados e subcontratados de qualquer um deles (incluindo, entre outros, os práticos) e sua tripulação, o pessoal, os funcionários e qualquer pessoa que esteja a bordo dessa embarcação vez ou outra, e qualquer outra pessoa que entrar no Terminal, com a finalidade (direta ou indireta) de conduzir negócios com/ou em nome da embarcação, o "Vessel Parties" (Parte Contratante) também os designa.

EM NENHUM CASO A ABI (seus empregados, funcionários, contratados ou agentes) SERÁ RESPONSÁVEL por sinistros ocorridos por parte da embarcação incluindo, entre outros, no que diz respeito a lesões ou a morte de pessoas, ou danos e ainda destruição da propriedade, devido a qualquer causa, incluindo, sem limitação, negligência ou negligência grave da ABI, decorrentes direta ou indiretamente a partir de sua utilização pelas pessoas envolvidas da embarcação e do terminal, ou devido à recusa de carregar toda, ou parte de uma remessa nomeada, atraso ou suspensão de carga e/ou outras operações.

Além disso, cada uma das partes da embarcação (armador, afretador, operador...) concordará em indenizar e eximir qualquer responsabilidade a ABI.

- (a) Quaisquer alegações por/ou a respeito as partes envolvidas da embarcação;
- (b) Quaisquer alegações por/ou em relação a qualquer outra pessoa, resultantes direta ou indiretamente, do uso pelas partes envolvidas da embarcação, ou qualquer um do Terminal, ou ainda devido à recusa de carregar/descarregar toda ou parte de uma remessa nomeada, atraso ou suspensão de carga/descarga ou de outras operações. Cada uma das partes envolvidas da embarcação concorda que, a obrigação de indenizar aqui contidas são conjuntas e solidárias;

4.0 INFORMAÇÕES GERAIS

4.1. Localização e Gráfico.

A ABI, a seguir denominado neste informativo como o Terminal, está localizada no Rio Madeira na posição aproximada de 08°37'18.21"S e 63°48'36.93"O.

A ABI atua desde 2019, e é um terminal estratégico para atender a logística de combustível para a região norte. A unidade entrou em operação em 2019, e consiste em um terminal com píer flutuante, suportado por 4 guinchos de alavanca nas extremidades do píer e 2 conjuntos de cabeços de amarração em terra. O Terminal flutuante possui 3 unidades de defensas tipo "Yokohama" a boreste, alinhadas ao longo da estrutura, objetivando distribuir o peso da embarcação ao longo do cais.



Layout do Terminal

Em situações emergenciais, o Supervisor Operacional, ao perceber queda de vazão através do Supervisório ou vestígio de óleo no rio através do CFTV, acionará a equipe de campo para bloqueio da operação de transferência.

Tancagem.

Tanque	Capacidade (m ³)	Operacional Max (m ³)	Operacional Min (m ³)	Elevação (m)	Elevação no topo do Tanque (m)
1	1.147,369	1.097,393	47,219	14,000	14,64
2	1.147,382	1.097,403	47,611	14,000	14,64
3	1.147,784	1.097,808	47,255	14,000	14,64
4	1.148,973	1.098,995	49,993	14,000	14,64
5	1.147,513	1.097,534	46,158	14,000	14,64
6	1.146,362	1.096,385	47,329	14,000	14,64
7	1.147,410	1.027,897	49,210	13,110	14,64
8	1.146,625	1.027,114	51,556	13,110	14,64
9	1.147,341	1.002,056	50,774	12,780	14,64
10	2.256,314	2.088,523	99,964	13,540	14,63
11	3.136.961	3.017,199	135,062	14,080	14,64
12	2.255.980	2.135,894	94,078	13,850	14,63



4.2 Sensibilidade ambiental

O Rio Madeira é um ambiente de grande variedade de vida selvagem, incluindo pássaros, peixes e mamíferos aquáticos. A proteção do meio ambiente é do interesse de todas as partes envolvidas, e espera-se que os operadores fluviais tornem isso uma de suas principais prioridades.

4.3 Critérios de Aceitação da embarcação

Todos as embarcações nomeadas para escalarem o terminal, devem ser aprovadas pelo Grupo ABI antes de serem aceitos no Departamento de Operações do Terminal.

Todos as embarcações que escalam o terminal devem cumprir integralmente todas as convenções internacionais aplicáveis, regulamentos e padrões da indústria aceites, incluindo a mais recente edição do Guia Internacional de Segurança para os navios petroleiros e Terminais (ISGOTT).

O Terminal não tem instalações de recepção de lastro disponível. Embarcações que escalam o terminal terão de ser capazes de satisfazer as exigências da Organização Marítima Internacional (OMI), Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL 73/78) Anexo 1, o Regulamento 13 (2) e / ou quaisquer alterações a mesma.

Todos as embarcações que escalam o terminal devem ser capazes de carga / descarga e aferição fechada. Também fornecer ao Terminal as indicações da interface de bordo / terra, incluindo a configuração do manifold, espaçamento de conexão e especificações de flange.

4.4. Hora Local

Horário padrão ABI, que é menos 4 em relação ao Meridiano de Greenwich (TMG).

4.5 Agenciamento da embarcação

Balsas petroleiras que escalam o terminal não são obrigados a dispor da Agência Marítima.

4.6 Fumo

É estritamente proibido fumar em embarcações atracadas, no Terminal e dentro da zona restrita.

4.7 Informação Importante de Contato

Entidade	Contato	Endereço de E-mail	Número de Telefone
Terminal			
Sala de Controle Operacional	Assistente de Administrativo / Supervisor	abi.operacoes@dislubequador.com.br	(69) 99606-5328
Gerente de Operações	Deivide Oliveira	deivide.oliveira@gde-br.com	(69) 99967-1101
Corpo de Bombeiros	-	-	193
Polícia	-	-	190
Ambulância Local	-	-	192

5.0 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

5.1 Temperatura

As médias de temperatura do ar mudam ao longo do ano, com uma variação de 20 ° C no inverno e 34 ° C no verão. Os meses de Verão apresentam alto nível de umidade e condições ambientais duras de raios UV; por conseguinte, os membros da tripulação devem estar preparados usando um protetor solar adequado à pele.

5.2 Direção do Vento.

Classe eólica	Direção			% de ocorrência	Período do dia
1	0	45	N-NE	Raro	00:00-05:00
2	45	90	NE-L	58%	18:00-07:00
3	90	135	L-SE	42%	08:00-17:00
4	135	180	SE-S	Raro	10:00-11:00

5.3 Visibilidade

Durante os meses de novembro, dezembro e janeiro (período chuvoso), a visibilidade pode ser reduzida, mas não causa grande impacto à navegação.

5.4 Ondas

O Terminal está localizado em águas no interior do Estado de Rondônia - e não há variação significativa de ondas durante todo o período do ano.

5.5 Marés e Correntes

A variação do nível do rio é de aproximadamente 12 metros, e ocorre a cada período de ½ ano - de outubro a março é um período de cheia e de abril a setembro é um período de vazante.

A variação máxima da corrente do rio ocorre durante o período de cheia e pode aumentar 3,1 milhas como um limite médio.

6.0 COMUNICAÇÃO

6.1 Pré- notificação de chegada

Os Comandantes irão se comunicar com as autoridades locais, conforme indicado pela Agência, antes da chegada, e fornecer as informações solicitadas, e devendo pelo menos:

- Informar quaisquer requisitos em tempo hábil.
- A embarcação é obrigada a comunicar as informações indicadas antes da chegada. A falha em dar o aviso ou informações adequadas pode resultar no atraso da embarcação em receber o despacho.
- Informar o ETA diariamente à praticagem, como indicado pela agência marítima.
- A embarcação deve atracar no lado externo (BE do Terminal).
- O terminal possui escada de acesso própria.
- Informar a quantidade de carga que tem a bordo, e o montante que será descarregado.

6.2 Comunicação & Serviço de Tráfego

Para o tráfego e comunicação no Rio Madeira e na área circunvizinha do Terminal, deve ser usado o canal de chamada geral 16. A ABI opera utilizando os canais 01, 09 e 21.

6.3 Comunicação do Terminal

- O terminal mantém o controle pelo VHF no canal 16 antes da chegada da embarcação e faz permuta em comum acordo para um dos canais 01, 09 e 21.
- Após a conclusão de atracação da embarcação, o Supervisor ou Assistente Administrativo na sala de controle irá acompanhar pelo VHF no Canal acordado. E ainda como um meio secundário de comunicação a troca de informação verbal será formalizada.

Nota: qualquer falha no processo de comunicação obrigará a imediata interrupção das operações

7.0 NAVEGAÇÃO E OPERAÇÕES DE ATRACAÇÃO

7.1 Sistema de Separação do Tráfego

Não há Sistema de Separação do Tráfego para o Terminal.

7.2 Praticagem

Não trafegam navios na região, portanto não atracam tais embarcações, sendo assim, não é utilizada praticagem no terminal ABI.

7.3 Pesqueiros e outras embarcações

As redondezas da ABI é o espaço natural de algumas embarcações de pesca.

7.4 Rebocadores

A atracação é normal usando um empurrador comum. O operador do Terminal mantém contato com a embarcação via rádio VHF durante toda a atracação para assegurar uma condição de operação segura.

7.5 Ancoradouro

No caso de necessidade de a embarcação fundear, a estação de embarque ocorrerá no píer, após autorização prévia da Supervisão e acompanhada por operador de campo.

7.6 Critérios de Atracação e Operações de Amarração

7.6.1 Atracação (Na Chegada)

- * Limites de Velocidade Máxima do Vento e Direção
 - 25 nós a Nordeste do Píer

7.6.2 Desatracação (Na Saída)

- * Limites de Velocidade Máxima do Vento e Direção
 - 25 nós a Nordeste do Píer

7.6.3 Arranjo de Amarração

A atracação será feita exclusivamente do lado externo do cais flutuante, tendo esta, a capacidade de atender somente uma balsa por vez.

Arranjo exigido para a amarração: 1x1x1.

- Cabos (espias) com diâmetro mínimo de 1 ¼" (31,75 mm). Recomendável 1 ½ " (38,10 mm);
- A embarcação deve dispor de no mínimo 6 (seis) cabos (espias) em boas condições e sem emendas;
- Cabos devem ser de nylon poliamida.

7.6.4 Critérios Climáticos para Operações de Cargas

A operação de bombeio é paralisada caso a velocidade do vento venha atingir a 20 nós, e os mangotes serão desconectados. Na condição da velocidade do vento venha atingir 25 nós, a embarcação deverá desatracar. No entanto, a direção do vento e previsão do tempo, serão levadas em consideração antes de parar a operação, desconectar os mangotes ou desatracar a embarcação.

Em caso de tempestades elétricas, a transferência de carga deve ser interrompida até que as condições meteorológicas normalizem.

8.0 BERÇOS

8.1 Critérios-limite

A seguir estão as limitações para embarcações que atracam no Terminal:

Para embarcações:

Velocidade Máxima para aproximação ao cais na atracação: 7 cm/s.

Calado Máximo do Terminal:

- 15m (média histórica para o nível máximo no período de cheia do Rio Madeira);
- 3m (média histórica para o nível mínimo no período de seca do Rio Madeira);

Comprimento total 120m

Largura: 20m

TPB máximo: 4.500,00t

*Em períodos de seca, a profundidade do rio é monitorada na área do terminal para evitar encalhes, condições serão repassadas aos comandantes das embarcações na hora da atracação.

Limite operacional das defensas:

Capacidade de absorção de choque das defensas: 41 kN.m

Reação Nominal das defensas: 198 kN

Dimensões das defensas: D = 1000 mm x C = 1500

8.2 Equipamentos de Amarração

O sistema de amarração é composto de dois cabeços instalados no lado externo (Boreste) com capacidade para 4 toneladas (SWL) e outros dois na margem do rio com mesma capacidade.

8.3 Meios de Acesso ao Píer

Nota: o terminal fornece escada de acesso à embarcação.

8.4 Guindastes no Píer/Entrega de Provisões

O Terminal dispõe de pau-de-carga. Equipamento auxiliar na conexão e desconexão de mangotes.

Nota: A embarcação não está autorizada a receber os suprimentos a bordo durante a sua estadia no cais flutuante.

8.5 Manifold de Carga

O Terminal dispõe de sete linhas de carga e descarga, não podendo operar simultaneamente. Cada linha tem vazão aproximada entre 250 e 500 m³/h.

- São equipados com recursos de dreno para os manifolds do cais.

- Os manifolds de carga são conectados a dutos no diâmetro entre 6 e 10 polegadas, que fornecem a carga para um módulo de armazenamento de 12 (doze) tanques, com o tanque mais distante localizado a cerca de 400 metros do Cais Flutuante.

8.6 Equipamento de Combate a Incêndio

O cais está equipado para combater grandes incêndios. Linhas de 10'', 03 motobombas, 4 unidades de extintores, 2 bombonas de LGE e 02 derivações com canhões de hidrante.

8.7 Procedimento de Parada de Emergência (PPE)

A operação poderá ser paralisada emergencialmente em casos extremos, tais como:

- vazamento de produto;
- transbordamento de tanque;
- incêndios.

Cumprir-se-ão os procedimentos abaixo.

8.7.1 PPE Procedimento Iniciado Pelo Operador do Terminal

- O operador do terminal entrará em contato com a embarcação e solicitará o encerramento imediato da descarga.
- O operador do terminal irá confirmar com embarcação para que a descarga seja parada, e entrará em contato com o Supervisor.
- O operador do cais irá fechar ou confirmar fechamento das válvulas de linha de carga.

8.7.2 PPE Procedimento Iniciado Pelo Supervisor

- O Supervisor entrará em contato com a embarcação e solicitará encerramento imediato da descarga.
- O Supervisor também entrará em contato com o operador do cais para iniciar o PPE.
- O Supervisor irá confirmar com a embarcação para que a descarga seja interrompida.
- O Assistente administrativo da Sala de Operação irá confirmar fechamento das válvulas de linha de carga.

8.7.3 PPE Iniciado pela embarcação

- A embarcação irá notificar imediatamente o Supervisor sobre a Parada de emergência.
- O Supervisor deverá proceder com o apoio da equipe de área, o fechamento das válvulas e continuar com os fechamentos, conforme necessário.

8.8 Equipamento de Combate à Poluição do Terminal

Equipamentos de resposta a vazamento de combustível estão prontamente disponíveis no local para lidar com pequenos derrames.

O Terminal ABI tem os seguintes equipamentos de combate à poluição no local:

- Manta absorvente: 1000 unidades.
- Absorvente orgânico: 100kg
- Barreira Absorvente: 590m
- Barreira de contenção: 590m
- Kit SOPEP: 02 unidades

Em caso de qualquer vazamento de carga, as operações devem cessar imediatamente e permanecerem paradas até que a causa do vazamento ou da descarga seja corrigida.

O pessoal da ABI será notificado pela embarcação de todos os vazamentos e derrames que tenham o potencial de contaminar o meio ambiente.

Em todos os momentos durante a permanência da embarcação neste terminal, um número suficiente de pessoal deve estar presente a bordo da embarcação e em terra, para lidar com uma emergência de derramamento de óleo.

O sinal de emergência e procedimento de parada a ser utilizado pela embarcação / terminal, deve ser explicado e entendido, antes de começar as operações de bombeamento.

No caso de um derrame em terra ou liberação de produto, os seguintes procedimentos devem ser seguidos:

- A primeira pessoa a descobrir o vazamento notificará imediatamente (pelo método pré-determinado de sinalização), tanto o pessoal da ABI quanto os oficiais superiores da embarcação para interromperem as operações de bombeio.
- Atividades de combate a derrames em terra são de responsabilidade do terminal, e são coordenadas pela equipe de combate de emergência.
- Atividades de combate a derrames de barcas são da responsabilidade da embarcação.
- É responsabilidade da embarcação garantir que os equipamentos de combate a vazamento adequados, estejam prontamente disponíveis a bordo para mitigar os efeitos de um derrame.
- Remover todas as fontes de ignição (proibido fumar, labaredas, faíscas e chamas) próximo da área.

9.0 PRECAUÇÕES GERAIS

9.1 Precauções contra Incêndio

Aparelhos de combate a incêndio a bordo da embarcação, incluindo todas as bombas de incêndio devem ser mantidos prontos para uso imediato.

O Terminal ABI está equipado com um sistema de distribuição de água capaz de apoiar as operações de combate a incêndios.

A embarcação, quando atracada, deverá manter cabos de reboque de emergência, como aplicado em função das suas dimensões.

O Terminal não realiza aterramento de embarcações.

No caso de fogo no terminal ou a bordo da embarcação, os seguintes alarmes e instruções deverão ser seguidos:

Ação da embarcação para incêndios de bordo:

1. Apitos longos da buzina da embarcação, cada apito não menos de dez segundos de duração, complementado por um som contínuo do sistema de alarme geral da embarcação;
2. Notificação imediata pelo canal de rádio portátil para o Operador do cais pelo canal combinado previamente;
3. Combater incêndios e impedir sua propagação;
4. Cessar todas as operações de carga e fechar todas as válvulas quando o bombeamento parar;
5. Preparar-se para desconexão do mangote;
6. Por máquinas em modo de espera;

Ação do Terminal para incêndios de bordo:

1. O assistente da sala de controle ou do cais notificará as autoridades sobre a emergência, indicando o nome, a localização e a natureza da emergência;
2. O assistente da sala de controle irá ativar procedimentos de emergência internos e notificará o Corpo de Bombeiros, polícia e ambulância;
3. A Equipe de Emergência deve convocar todo o pessoal do terminal e atualizá-los;
4. A Equipe de emergência inicia uma chamada de emergência através do assistente da sala

de controle, e verifica se há pessoal ferido ou desaparecido. Procurar determinar o estado de quaisquer feridos / desaparecidos;

5. Empenhar-se em garantir a segurança do terminal utilizando rebocadores (se imediatamente disponível), e equipamentos de combate a incêndio do terminal.
6. O assistente da sala de controle ou operador do cais entrará em contato com o pessoal de plantão no telefone de emergência logo que possível, através de procedimentos pré-determinados;
7. O Gerente Operacional verificará tanto com a sala de controle, quanto com a embarcação para que todas as autoridades sejam notificadas do incidente;
8. Considerar a possibilidade de ajuda externa e / ou empresa de segurança militar para controlar o pessoal;
9. Monitorar a situação e avaliar o impacto sobre as operações no terminal;

Evacuação da embarcação para o Terminal

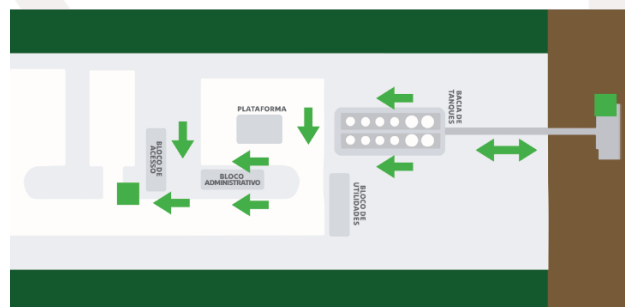
Observações gerais sobre a área contra incêndio no cais:

1. Estejam cientes de que qualquer emergência no cais, pode facilmente resultar em um derramamento. O pessoal auxiliar tem que estar preparado para responder ao derrame.
2. A tripulação da embarcação irá agir em caso de incêndios a bordo da embarcação.
3. Resposta médica de rotina, ou Extrema Urgência a Emergência Médica a bordo da embarcação são acionados da seguinte maneira:

Entrarão em contato com o Gerente de Operações, ou o Supervisor, que entrará em contato para ter apoio em caso de Emergência, de Técnicos e/ou trazer a ambulância até o local.

A rota de fuga **primária** converge para a parte externa do terminal. Ponto de encontro localizado próximo à portaria.

Em casos em que não seja possível o deslocamento no sentido da rota primária, deverá ser utilizada a rota de fuga **secundária**. Ponto de encontro da rota secundária localiza-se no próprio flutuante.



9.2 Precauções contra Poluição

Dependendo da classe do produto, uma barreira de contenção de óleo poderá ser colocada em torno da embarcação após a conclusão da atracação. Não há objeções de vento local para colocar a barreira se solicitado. O Gerente de Operações da ABI terá a decisão final.

Nota: A ABI não recebe resíduos sólidos provenientes da embarcação.

9.3 Estabilidades, stress e compasso da embarcação.

Espera-se que as embarcações que fazem escala no terminal, operem com segurança em todos os momentos dentro dos limites prescritos de estabilidade, estresse e compasso conforme documentado no manual de operações.

9.4 Reparos e Manutenção

Reparos e manutenções não são permitidos durante a permanência de embarcações nos berços.

10.0 INFORMAÇÕES GERAIS

10.1 Horários Permitidos para Atracação

Em circunstâncias normais, o tempo máximo permitido para se permanecer atracado após a conclusão da operação de descarga será de 04 horas.

10.2 Vazão de Descarga

A vazão de descarga é limitada pela pressão de linha medida através da leitura do manômetro da embarcação.

A pressão não pode exceder 7 kgf/cm².

11.0 OPERAÇÕES DE CARGA E LASTRO

11.1 Operador do cais flutuante

- Comparecer para atracação da embarcação, conexão de mangote, operação de descarga inicial, desconexão do mangote e desatracação da embarcação.
- Instruir o pessoal do Terminal quando for para abrir a válvula do Manifold.
- Garantir que o pessoal do Terminal esteja em contato no rádio e conheça a localização da sala de controle da embarcação.
- Discutir com o capitão da embarcação quaisquer preocupações sobre as condições do tempo para a desatracação da embarcação.
- Estar de prontidão durante toda a operação.

11.2 Operações de Carga

- Levantamento/Inspeção de carga tem que ser concluído antes do início da descarga.
- A descarga tem que começar com uma vazão reduzida até que o recebimento da carga seja confirmado no tanque terra.
- Em nenhum momento durante a operação de descarga a pressão da Manifold pode exceder 7kgf/cm².
- Estará de prontidão próximo a Manifold da embarcação durante o início da descarga, e ficará disponível no Terminal durante toda a operação.
- Após a conclusão da descarga, os tripulantes da balsa drenarão a carga do mangote para um tanque da própria embarcação.

A ABI opera com linhas dedicadas (entrada e saída) independentes para carga e descarga de produtos.

A drenagem do mangote deve ser feita logo após o término da carga ou descarga.

As barcas tanque que utilizam o Terminal devem cumprir os procedimentos e precauções de carga e manuseio de lastro, tal como recomendado na última edição do ISGOTT entre outros.

Todas as linhas de carga estão equipadas com válvula de bloqueio duplo localizado na via intermediária.

Nota: As linhas de carga dedicadas à transferência para a barcaças estão equipadas com válvula unidirecional.

11.2.1 Reunião de Pré-Operação e Inspeção

Antes de quaisquer operações de carga, descarga ou de lastro começarem, uma reunião pré-operacional será realizada entre o Operador e o comandante da embarcação e/ou seus funcionários encarregados da operação de carga, descarga e lastro.

O objetivo desta reunião pré-operacional é:

1. Concordar com os procedimentos para garantir o cumprimento mútuo da lista de verificação de segurança terra/bordo (checklist).
2. Preencher e assinar a documentação aplicável contidas neste guia.
3. Discutir quaisquer deficiências decorrentes da Lista de verificação de segurança terra/bordo (checklist) e chegar a um acordo sobre quaisquer precauções adicionais necessárias.

Nota: O Terminal reserva-se o direito de recusar a operar com uma embarcação se quaisquer deficiências substanciais permanecerem sem solução.

4. Acordar processos de coleta de amostras de carga, medição de nível e água livre, medição de resíduo e, se necessário, as amostras de lastro.
5. Chegar a um acordo sobre o plano de descarga, que deve incluir:
 - Quantidade e tipo de produto a ser carregado.
 - Vazão de descarga.
 - Procedimentos e Vazões de Lastro
 - Procedimentos de Emergência.
6. Concordar com comunicações a serem utilizadas durante a operação. A comunicação deve ser de pelo menos a cada 60 minutos e mais frequentemente à medida que a situação exigir.
7. Acordar em procedimentos de conexão/desconexão.

11.2.2 Procedimento Operacional

O Operador irá, ocasionalmente, testemunhar os tanques da embarcação / medições / água / temperaturas / amostras, conforme apropriado para a operação.

Após a conclusão da descarga, os tripulantes da balsa drenarão a carga do mangote para um tanque da própria embarcação.

11.2.3 Operações de Descarga

Os procedimentos a seguir se aplicam às operações de descarga:

1. Antes que a descarga comece, o Terminal deve confirmar se a embarcação está pronta em todos os aspectos, se os sistemas da embarcação estão corretamente alinhados, e se um representante do terminal está no cais e outro na sala de controle.
2. A embarcação deve assegurar que as válvulas de e que um tripulante responsável esteja de prontidão próximo ao manifold.

3. A embarcação deve avisar o Terminal quando se der início a descarga com baixa vazão (conforme acordado na reunião pré-operacional).
4. O terminal deverá informar a embarcação quando for confirmado o recebimento de carga.
5. O Terminal deve avisar a embarcação de quando a vazão poderá ser elevada.
6. Durante a descarga, a embarcação deve informar o Terminal de oscilações na vazão.
7. A embarcação deve avisar o Terminal sobre a vazão de descarga e hora de conclusão prevista.

11.2.4 Condições a serem observadas durante a Operação

Os representantes do terminal e da embarcação devem verificar os itens relevantes sobre a lista de verificação de segurança terra/bordo (checklist), em intervalos não superiores ao que foi acordado na declaração. Qualquer condição insegura deve ser imediatamente comunicada à outra parte, e as operações suspensas até que seja corrigida.

Além dos procedimentos e precauções como recomendado na última edição do ISGOTT, é necessário o seguinte para as balsas que descarregam no terminal:

- a) Um oficial, equipado com um rádio portátil intrinsecamente seguro, deve estar posicionado perto da estação de controle da carga principal em todos os momentos.
- b) A ventilação dos tanques de carga pode ser efetuada somente através dos procedimentos de ventilação fixos da embarcação.
- c) As portas de Medição, sondagem e a de observação devem ser mantidas bem fechadas.
- d) A limpeza do tanque não é permitida além da estripagem.
- e) A tripulação da embarcação é responsável por manter presença na manifold da embarcação em todos os momentos durante as operações de descarga.
- f) Lastro sujo não pode ser descarregado no rio ou enviado para terra

11.3 Lastro e Deslastro

O Terminal da ABI não opera lastro e deslastro de navio, realizando apenas operações com barcaças e empurradores em navegação interior.

12.0 DOCUMENTAÇÃO

Lista de documentos aplicáveis a serem preenchidos e assinados antes do início das operações de carga e descarga durante a reunião de segurança de pré-transferência:

Lista de verificação de segurança terra/bordo ABI (Checklist);

Planejamento de operações por atividade

Checklist geral de cais

Ficha de medição – balsa

Aviso de prontidão

Relatório horário – balsa