

PAPOSS
PLANO DE ÁREA
DO PORTO ORGANIZADO DE SÃO SEBASTIÃO



Gestor do Plano: Comitê de Área

REV.	Data	SUMÁRIO DE REVISÕES
0	13/10/2010	
1	28/12/2010	IBAMA e CETESB – com alterações em todos os capítulos.
2	12/12/2011	Revisão final com redação acordada em 18/11/2011
3	04/11/2013	Revisão Geral conforme acordada na reunião 02/10/2013
4	05/02/2014	Revisão e versão final aprovada em reunião do Comitê de Área do dia 05/02/2014
5	18/01/2017	Revisão: Capítulo 9. Atendimento de mancha oleosa de origem desconhecida na área de Abrangência do Plano; Inclusão no fluxograma - Corpo de Bombeiros/GBMar, revisão acordada em reunião do Comitê de Área - Ata 56º 05.10.16; revisão Anexo IX - Contatos telefônicos.
6	26/07/2017	Revisão: Inclusão dos dados da nova instalação integrante do PAPOSS

Sumário

Sumário.....	3
INFORMAÇÕES REFERENCIAIS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE AREA DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO – PAPOSS.....	5
HISTÓRICO.....	6
APRESENTAÇÃO DO PAPOSS.....	7
INTRODUÇÃO.....	7
ÁREAS DE ABRANGÊNCIA E ÁREAS PASSÍVEIS DE SEREM ATINGIDAS DO PAPOSS	8
CAPITULO 1. MAPA DE SENSIBILIDADE AMBIENTAL	8
1.1. SENSIBILIDADE AMBIENTAL	8
1.2. ÁREAS PRIORITÁRIAS DE PROTEÇÃO.....	9
CAPÍTULO 2. IDENTIFICAÇÃO DOS CENÁRIOS ACIDENTAIS	10
2.1. HIPÓTESES ACIDENTAIS E DESCARGAS DE PIOR CASO.....	10
CAPITULO 3. CARACTERIZAÇÃO FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PAPOSS	11
3.1. CARACTERÍSTICAS METEOCEANOGRÁFICAS DO CANAL DE SÃO SEBASTIÃO (ÁREA DE ABRANGÊNCIA).....	11
3.2. CONDIÇÕES CLIMÁTICAS	12
3.3. IMPRATICABILIDADE DA NAVEGAÇÃO NA ÁREA DO PAPOSS.....	12
3.4. CARACTERÍSTICAS DAS INSTALAÇÕES INTEGRANTES QUE COMPÕEM O PLANO DE ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE SÃO SEBASTIÃO:.....	13
3.5. ACESSOS	14
3.6. INFRAESTRUTURA TERRESTRE E AQUAVIARIA DAS INSTALAÇÕES	16
3.6.1. COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO.....	16
3.6.2. SISTEMA DE TRAVESSIA DE Balsa SÃO SEBASTIÃO ILHABELA - DERSA .	16
3.6.3 TERMINAL DE SÃO SEBASTIÃO – T/SSE.....	17
3.7. CARACTERÍSTICAS SÓCIO ECONÔMICA.....	18
CAPITULO 4. INVENTÁRIO DE RECURSOS.....	18
4.1. RECURSOS CONSUMÍVEIS EM EMERGÊNCIAS.....	19
4.2. REPOSIÇÃO DE RECURSOS CONSUMÍVEIS EM EMERGÊNCIAS.....	19
CAPITULO 5. CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA ACIONAMENTO DO PAPOSS	19
5.1. ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES.....	24
5.2. PLANO DE COMUNICAÇÃO	25
CAPITULO 6. PROGRAMAS DE TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS SIMULADOS.....	25
CAPITULO 7. ARTICULAÇÃO COM OUTROS PLANOS DE CONTINGÊNCIA.....	25
CAPITULO 8. PROCEDIMENTOS PARA ARTICULAÇÃO COORDENADA ENTRE AS INSTALAÇÕES E INSTITUIÇÕES ENVOLVIDAS NO PAPOSS	26
8.1. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS E ADMINISTRATIVOS	26
8.2. PROCEDIMENTOS DE RESPOSTA.....	26

8.2.1. ACOMPANHAMENTO DO CENÁRIO ACIDENTAL:.....	26
8.2.2. AÇÕES DE RESPOSTA	27
8.3. PROCEDIMENTOS PARA USO DE DISPERSANTES.....	27
8.4. PROCEDIMENTOS PARA ÁREAS PRIORITÁRIAS DE PROTEÇÃO	27
8.5. PROCEDIMENTOS PARA GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS.....	27
CAPITULO 9. ATENDIMENTO DE MANCHA OLEOSA DE ORIGEM DESCONHECIDA NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA.....	28
CAPÍTULO 10. CRITÉRIOS PARA ENCERRAMENTO DAS AÇÕES DO PAPOSS	29

INFORMAÇÕES REFERENCIAIS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE AREA DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO – PAPOSS

A Lei Federal Nº. 9.966/2000 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, foi originada da necessidade de se dispor de instrumentos jurídicos e de gestão para o desenvolvimento de ações de preparação e resposta aos vazamentos de óleo decorrentes de atividades portuárias, do transporte marítimo/fluvial e de atividades de exploração e produção de petróleo e derivados. Em complementação, foi elaborada a Resolução CONAMA nº. 293/2001, revisada posteriormente como CONAMA nº 398/2008, a qual apresenta diretrizes para a elaboração de Planos de Emergência Individual – PEI.

Conforme previsto no Artigo 7º da Lei Federal Nº 9.966/2000, nas áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observados o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes. Surgiu assim o Decreto Federal nº. 4.871/2003 que dispõe sobre a elaboração dos Planos de Área, alterado pelo Decreto Federal nº 8.127/2013 no Art. 30.

De acordo com o citado Decreto, o Plano de Área é um documento ou conjunto de documentos que contenham informações, medidas e ações referentes a uma área de concentração de portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio.

O objetivo principal é a integração dos diversos Planos de Emergência Individuais da área para o combate de incidentes de poluição por óleo, bem como facilitar e ampliar a capacidade de resposta deste Plano e orientar as ações necessárias na ocorrência de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida (manchas órfãs).

A responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe às entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente.

Portanto reuniram-se para elaborar o presente documento (PAPOSS) as seguintes instituições: a Companhia Docas de São Sebastião - Autoridade Portuária do Porto Organizado de São Sebastião, o Terminal de São Sebastião da PETROBRAS

TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO e a DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A, administradora do Sistema de Travessia de balsas São Sebastião/Ilhabela, sob a coordenação do IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, órgão federal de meio ambiente e CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo.

O Anexo I apresenta o Glossários de Termos utilizados neste documento.

HISTÓRICO

Os primeiros incidentes de poluição marinha no litoral brasileiro, de grande magnitude, ocorreram no Canal de São Sebastião em 1974 e em 1978 envolvendo os petroleiros Takimya Maru e Brazilian Marina respectivamente. O volume estimado do vazamento foi da ordem de 6.000 toneladas de petróleo e nesta época, não havia infraestrutura para ações de resposta.

Nas décadas de 1980 e 1990, várias iniciativas foram desenvolvidas pela CETESB, junto à Capitania dos Portos de São Paulo, aos portos e empresas transportadoras de petróleo e derivados, enfocando a prevenção das principais causas geradoras de vazamentos de óleo no litoral paulista.

Dentre as ações destacam-se a implantação do CODEL - Comitê de Defesa do Litoral, em 1978, a apresentação da minuta do Plano Estadual de Contingência em 1980 – não implantado (HATFIELD, 1980 citado por POFFO, 2000) e o surgimento do Programa de Gerenciamento de Riscos em Dutos e Terminais Químicos e Petroquímicos da Baixada Santista e São Sebastião em 1988, os quais muito contribuíram para reduzir a frequência e a consequência destes acidentes ambientais.

O Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião (PAPOSS), iniciado em 2009, vem assim atender a uma nova demanda ambiental e legal. Considerando o aumento da movimentação de navios petroleiros, cargueiros, de passageiros e de embarcações de apoio marítimo e portuário e em função de projetos de ampliação do Porto de São Sebastião, do Terminal de São Sebastião da PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO e do início das operações com plataformas na exploração de petróleo e gás da bacia de Santos.

Considerando o potencial de incidentes de poluição por óleo no mar dessas diversas fontes, o regramento do decreto em tela trouxe a necessidade de implantação de procedimentos de auxílio mútuo para o combate aos incidentes nesta área portuária.

Uma vez que coexistem diversas atividades sociais e econômicas em áreas ambientalmente sensíveis.

Este documento apresenta a integração dos PEIs das empresas em operação na área do porto organizado, com base nos principais temas discutidos durante as reuniões do grupo de trabalho, constituído pelos representantes das empresas e dos órgãos ambientais.

APRESENTAÇÃO DO PAPOSS

INTRODUÇÃO

Esse documento tem como objetivo estabelecer procedimentos técnicos e administrativos a serem adotados em situações emergenciais, que eventualmente possam ocorrer na área do Porto Organizado de São Sebastião (Anexo II), localizada no canal de mesmo nome, compreendida entre o Farol da Ponta das Canas (barra norte) e o Farol da Ponta da Sela (barra sul), conforme delimitado pelo Decreto Federal S/Nº de 28 de agosto de 2007.

O presente documento refere-se ao PAPOSS - Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião, composto pelas instituições: Porto de São Sebastião, Terminal de São Sebastião da PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO, Posto Náutico IGARARECÊ e Sistema de Travessia de Balsas São Sebastião/ Ilhabela da empresa DERSA e coordenado pelos órgãos ambientais IBAMA e CETESB.

O PAPOSS tem como objetivos:

- Integrar os Planos de Emergência Individual (PEIs) das instalações inseridas na área de abrangência do Porto Organizado de São Sebastião sujeita aos incidentes de poluição por óleo no mar;
- Prever ações de preparação, prevenção e resposta aos incidentes de poluição por óleo no mar, decorrentes das atividades desenvolvidas pelas instituições inseridas na área de abrangência do presente plano, bem como incidentes de origem desconhecida;
- Buscar a preservação da integridade física e a saúde humana, prevenir/minimizar os impactos ambientais e eventuais danos aos patrimônios público e privado, quando expostos às situações emergenciais de vazamento de óleo, originados na área de abrangência e que se estendam pelas áreas passíveis de serem atingidas;
- Atuar de forma complementar com fornecimento de recursos humanos e materiais, quando houver necessidade por parte das instalações que integram o PAPOSS, nas ocasiões de acidentes com ocorrência de vazamento de óleo no mar.

ÁREAS DE ABRANGÊNCIA E ÁREAS PASSÍVEIS DE SEREM ATINGIDAS DO PAPOSS

- ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PAPOSS

A área de abrangência do PAPOSS corresponde à área do Porto Organizado de São Sebastião, localizada no canal de mesmo nome, compreendida entre o Farol da Ponta das Canas (barra norte) e o Farol da Ponta da Sela (barra sul), englobando o canal de acesso, pontos de fundeio e bacia de evolução conforme delimitado pelo Decreto Federal S/nº de 28 de agosto de 2007.

O Porto Organizado de São Sebastião inicia-se no ponto A definido pelas coordenadas 45°27'48" W e 23°52'36" S, prossegue em sentido Nordeste pelo limite esquerdo do canal de acesso até o ponto B, definido pelas coordenadas 45°24'30" W e 23°49'44" S, prossegue em sentido Oeste até o ponto C, definido pelas coordenadas 45°24'42" W e 23°49'30" S, prossegue em sentido Norte pela linha da costa até o ponto D, definido pelas coordenadas 45°23'54" W, e 23°47'30" S (interseção do paralelo 23°47'30" S com a linha da costa), prossegue em sentido Leste até o ponto E, definido pelas coordenadas 45°22'51" W e 23°47'30" S, prossegue em sentido Nordeste até o ponto F, definido pelas coordenadas 45°21'48" W e 23° 44' 00 " S, prossegue em sentido Leste até o ponto G, definido pelas coordenadas 45°21'00" W e 23°44'00" S, prossegue em sentido Sudoeste , pela margem do canal até o ponto H, definido pelas coordenadas 45°27'36" W e 23°52'48" S e deste liga-se ao ponto inicial fechando a poligonal.

- ÁREAS PASSÍVEIS DE SEREM ATINGIDAS

Corresponde à área de abrangência do PAPOSS, bem como todas as outras localidades do litoral norte paulista ou outras regiões que possam ser afetadas (contaminadas/atingidas) em decorrência de incidentes de poluição por óleo originado na área de abrangência.

CAPITULO 1. MAPA DE SENSIBILIDADE AMBIENTAL

1.1. Sensibilidade Ambiental

A área de abrangência do PAPOSS está caracterizada por ecossistemas marinhos sensíveis como praias e costões rochosos, manguezais e marismas, muitos dos quais se encontram em áreas de proteção ambiental. Do ponto de vista socioeconômico, a região se destaca pelo turismo, pela pesca, maricultura, pelas atividades náuticas e portuárias.

A região está inserida em um contexto de suscetibilidade à poluição marinha e costeira

por vazamentos de óleo e derivados, devido a fontes potencialmente poluidoras relacionadas com atividades portuárias, petrolíferas, transporte marítimo e rodoviário, pesqueira, apoio náutico, bem como ao descarte ilegal por fontes terrestres.),

Este cenário poderá ser ampliado com a expansão das atividades portuárias, com a operação da plataforma de Mexilhão, dos projetos integrados do pré-sal e da Unidade de Tratamento de Gás de Caraguatatuba.

Por ser a zona costeira uma área vulnerável a poluição marinha e de grande importância socioeconômica, é essencial que os diversos ecossistemas sejam protegidos de acordo com sua sensibilidade. Para isso, é fundamental consultar as Cartas de Sensibilidade Ambiental a Derramamentos de Óleo do Litoral Norte (cartas SAO – UNESP/ANP) em escala 1:10.000, disponíveis na Biblioteca do PA e em meio digital (Anexo III).

Os pontos ambientalmente notáveis da região são identificados nas Cartas SAO que representam uma ferramenta fundamental para as ações de resposta a vazamentos de óleo, pois, além de ajudarem a identificar esses ambientes com prioridade de preservação, otimizam o direcionamento dos recursos disponíveis e a mobilização das equipes de proteção e limpeza, auxiliando na redução das consequências ambientais negativas dos acidentes (POLETTI, 2008).

Nas Cartas SAO a sensibilidade dos ambientes é mapeada pelo Índice de Sensibilidade do Litoral (ISL) estabelecido no manual do Ministério de Meio Ambiente (2004). O ISL hierarquiza os diversos tipos de ambientes litorâneos brasileiros em uma escala de 1 a 10, com base no conhecimento das características geomorfológicas da costa.

O sistema de classificação leva em consideração o grau de exposição à energia de ondas e marés, a declividade do litoral e o tipo de substrato, além da importância ecológica intrínseca ao ambiente (MMA, 2004). Quanto maior for o índice, maior será o grau de sensibilidade do ambiente, assim é que os manguezais possuem ISL 10 e os costões rochosos expostos possuem ISL 1.

A Carta Operacional do MMA foi elaborada na escala 1:50.000 e a Carta Tática na escala 1:150.000. As escalas das cartas operacionais da UNESP variam de 1:30.000 a 1:10.000 e das cartas táticas de 1: 100.000 a 1:80.000.

1.2. Áreas prioritárias de proteção

São consideradas áreas prioritárias para proteção àquelas passíveis de sofrerem danos socioeconômicos e ambientais em situações de vazamentos de óleo, originados na área

de abrangência do PAPOSS. As áreas prioritárias para proteção na área de abrangência do PAPOSS estão relacionadas no Anexo IV e foram definidas para proteção imediata, em função da proximidade das instalações. O comitê do PAPOSS deverá atualizar estas informações com base em vistorias periódicas e programadas.

No entanto, pode ser necessário optar pela proteção de uma área em detrimento de outra. Essa escolha deve ser feita com base em critérios técnicos como por exemplo, locais de baixa sensibilidade, com menor disponibilidade de recursos biológicos, que apresentam condições para a efetiva implantação das ações de contingência (contenção e recolhimento) e onde as consequências socioeconômicas de eventuais danos sejam reduzidas, controláveis e passíveis de mitigação (PINCINATO, 2007).

CAPÍTULO 2. IDENTIFICAÇÃO DOS CENÁRIOS ACIDENTAIS

2.1. Hipóteses Acidentais e Descargas de Pior Caso

Foram consideradas as Hipóteses Acidentais com potencial para acionamento do PAPOSS, os Cenários Acidentais de Pior Caso estabelecidos nos respectivos PEIs das Instalações Integrantes e outras hipóteses previstas no Decreto Federal Nº 4.871/2003 alterado pelo Decreto Federal nº 8.127/2013.

a) COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO – Autoridade Portuária

Hipótese acidental: Abalroamento ou colisão de navio contra o píer durante manobras de atracação/desatracação.

Descarga de Pior Caso: Vazamento de 600 m³ dos tanques de óleo combustível dos navios que atracam/desatracam no cais público do Porto de São Sebastião.

Produto: Óleo Combustível Marítimo *Bunker C* e Óleo Diesel Marítimo.

b) DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A - Sistema de Travessia do Litoral Norte

Hipótese acidental: Abalroamento ou colisão da balsa durante o percurso da travessia São Sebastião-Ilhabela.

Descarga de Pior Caso: Vazamento de 30 m³ dos tanques de óleo combustível da balsa FB 25.

Produto: Óleo Diesel Marítimo.

c) Terminal de São Sebastião da PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO

Hipótese acidental: Abalroamento ou colisão de navio com o píer durante manobras de atracação/desatracação no Terminal de São Sebastião.

Descarga de Pior Caso: Vazamento de 4.464 m³ do tanque de armazenagem lateral dos navios petroleiros que atracam/desatracam no Terminal de São Sebastião.

Produto: petróleo.

d) POSTO NÁUTICO IGARARECÊ LTDA

Hipótese acidental: - Abastecimento de embarcações em área molhada.

Descarga de Pior Caso: Vazamento de 0,05 m³ provocado por eventual falha na execução do procedimento de abastecimento das embarcações.

Produto: Óleo diesel/ gasolina

e) Outras Hipóteses:

Também serão consideradas as hipóteses acidentais descritas abaixo:

- Outros tipos de vazamentos de óleo com descarga para o mar.
- Manchas oleosas de origem desconhecida, localizadas na área de abrangência do PAPOSS.

CAPITULO 3. CARACTERIZAÇÃO FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PAPOSS

3.1. Características meteoceanográficas do Canal de São Sebastião (Área de Abrangência)

A amplitude da maré para o Porto de São Sebastião varia de 0,2m na baixa-mar a 1,5m na preamar, tendo o nível médio de 0,66m. Entretanto, já se observou até 2,0m de altura na preamar, durante a primavera.

Na região do Canal de São Sebastião ocorrem processos físicos complexos, os quais determinam o padrão de circulação forçado pela ação dos ventos e não pela ação das marés, que geram a circulação na plataforma interna adjacente, canalizada para o seu interior devido à configuração afunilada das entradas sul e norte do canal.

As correntes marinhas superficiais são irregulares e normalmente seguem a direção do vento. De acordo com a sua intensidade e duração, a corrente atinge valores consideráveis, podendo prejudicar as manobras dos navios no canal, principalmente por ocasião da entrada de frente fria de Sudoeste (SW), quando os ventos atingem valores significativos com predominância de SW e Noroeste (NW), chegando a corrente a alcançar 4 nós.

O padrão de circulação preferencial no canal nos meses de outono, inverno e primavera é o movimento unidirecional para nordeste (NE), enquanto que no verão o padrão de circulação apresenta movimento para SW nas camadas superficiais e para NE nas camadas profundas.

3.2. Condições climáticas

A área urbana de São Sebastião está situada em faixa de clima subtropical úmido com duas estações bem demarcadas: verão chuvoso e inverno seco, com precipitação pluviométrica anual média de 2.000 mm. Quanto ao Regime Térmico, as temperaturas oscilam de amenas a elevadas, com temperatura média anual de 22°C e com umidade relativa do ar média anual de 85%. A temperatura varia de 15°C em julho a 30°C em janeiro. A umidade relativa do ar durante a maior parte do ano é elevada, frequentemente excedendo-se 85%.

Os ventos nesta área são imprevisíveis com antecedência de poucas horas. A predominância é de Sul Sudoeste (SSW) e Norte Noroeste (NNW), quando atingem valores significativos, especialmente no outono e inverno. São comuns também ventos no quadrante Nordeste (NE), sem que atinjam entretanto, valores apreciáveis. No Canal de São Sebastião, já foram registradas rajadas de ventos de 128 km/h, em junho de 1982, pelo anemômetro instalado no Terminal da TRANSPETRO (POFFO *et. a.l.*, 1996). Importante destacar a influência dos ventos na segurança da navegação, como agente causador de incidentes e agente de dispersão de manchas de óleo no mar.

3.3. Impraticabilidade da navegação na área do PAPOSS

Segundo determinação das Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo – NPCP/SP, o serviço de travessias de balsas entre São Sebastião e Ilhabela será interrompido quando os ventos ultrapassarem a velocidade de 20 nós equivalente a 37 km/h. (<http://www.mar.mil.br/cpsp/>).

No Terminal de São Sebastião da TRANSPETRO é proibido atracar navio quando a correnteza no canal for igual ou maior que 3 nós ou em caso de mau tempo em que a velocidade do vento atinja 30 nós equivalente a 55,56 Km/h.

Para consultas de informações meteorológicas, em situações de incidentes de poluição por óleo, deverão ser consultadas as páginas (sites) governamentais que possuem confiabilidade de atualização dos dados como: www.cpa.unicamp.br, www.mar.mil.br e www.cptec.inpe.br, bem como radio VHF Marítimo (canal 15).

3.4. Características das instalações integrantes que Compõem o Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião:

Companhia Docas de São Sebastião – Autoridade Portuária do Porto Público de São Sebastião

CNPJ: 09.062.893/0002-55

Endereço: Av. Dr. Altino Arantes, nº 410, centro, São Sebastião-SP – CEP: 11608-623 –
Telefone: 012 3892-1899 FAX: 012 3892-1899

Terminal de São Sebastião da PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO

CNPJ: 02.709.449/0040-65

Endereço: Av. Guarda Mor Lobo Vianna, 1111, centro, 11608-530,
São Sebastião-SP - Telefone: 012 3891-4166 FAX: 012 3891-4233

Sistema de Travessia de Balsas São Sebastião/ Ilhabela - DERSA

CNPJ: 62.464.904/0001-25

Endereço: Av. Antônio Januário do Nascimento, S/ número. Centro, 11608-626, - São
Sebastião-SP - Telefone: 012 3892-1268 FAX: 012 3892 – 2158

Posto Náutico Igararecê Ltda - Comércio varejista de combustíveis automotores

CNPJ: 15.504.405/0001-34

Endereço: Av. Dr. Manoel Hipólito do Rego nº. 2500, Praia do Arrastão, CEP – 11605-
136, São Sebastião – SP.
Telefone: 3862-1555 FAX: 3862-1555

Além das instalações, o PAPOSS é gerido pelo Comitê de Área composto pelas seguintes instituições:

- CETESB;
- IBAMA;
- Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião.

As atividades desenvolvidas pelas instalações integrantes do PAPOSS que envolvem riscos ambientais associadas à movimentação e atracação de embarcações concentram-se no Canal de São Sebastião. As instalações estão localizadas na região central do município de São Sebastião.

Sua ocupação é mista, composta por centro histórico, comércio, residências, serviços públicos e escritórios de operadores portuários, postos de gasolina, garagem de ônibus, oficinas mecânicas e diversas Autoridades (Prefeitura Municipal, Receita Federal, Polícia

Federal, ANVISA, Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião e Corpo de Bombeiros).

3.5. Acessos

Para acessar a região portuária de São Sebastião, há opção por via marítima, aeroportuária e rodoviária.

- **Marítimo:** O Canal de São Sebastião oferece duas barras de entrada demarcadas pelos faróis da Ponta das Canas, ao norte, e da Ponta da Sela, ao sul. O canal de acesso correspondente dispõe de faixa navegável de largura e profundidade variando entre 500 m e 18 m (Norte) e 300 m e 25 m (Sul), respectivamente, com extensão total de 22,8 km.

Visando orientar os condutores das embarcações empenhadas no atendimento a emergência na região abaixo segue a listagem das cartas náuticas publicadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação:

- 1.DHN – 1634 da Ponta de Juatinga à Ilha das Couves;
- 2.DHN – 1635 da Ilha das Couves à Ilha do Mar Virado;
- 3.DHN – 1637 Baía da Ribeira;
- 4.DHN – 1641 da enseada do Mar Virado ao Porto de São Sebastião;
- 5.DHN – 1642 de São Sebastião à Ilha dos Gatos;
- 6.DHN – 1643 Canal de São Sebastião-Parte Norte;
- 7.DHN – 1644 Canal de São Sebastião-Parte Sul;
- 8.DHN – 1645 Canal de São Sebastião.

As cartas náuticas, cartas de correntes e cartas sinóticas que abrangem a área do PAPOSS estão disponíveis em: http://www.mar.mil.br/dhn/chm/cartas/download/cartasbsb/cartas_eletronicas_Internet.htm

Nota: As cartas náuticas 1643, 1644 e 1645 estão disponíveis no Anexo V.

- **Aeroportuário:** As ligações aéreas às principais cidades do Brasil e de outros países são feitas pelo Aeroporto de Cumbica (Aeroporto Internacional – Gov. André Franco Montoro), localizado no Município de Guarulhos a cerca de 200 km de São Sebastião. A cerca de 110 km está o aeroporto de São José dos Campos (Aeroporto – Professor Urbano Ernesto Stumpf), que dispõe de uma pista que pode ser utilizada para recebimento de qualquer tipo de aeronave e possui

ligações regulares com algumas cidades brasileiras. Adicionalmente existe o Aeroporto de Ubatuba (Aeroporto Estadual Gastão Madeira), controlado pelo DAESP (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo), que possui condições restritas para o recebimento de aeronaves de maior porte. Informações adicionais, acessar:

<http://www.infraero.gov.br/index.php>
<http://www.ubatuba.com.br/aeroporto.asp>
<http://www.daesp.sp.gov.br/>

- **Helipontos:** Há dois helipontos homologados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC na área do Porto Organizado de São Sebastião. O primeiro está localizado próximo à portaria que dá acesso ao Píer do Terminal de São Sebastião da PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO (23°79'85"36 S e 45°40'00"25 W) e o segundo em frente à Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião (Lat.: 23°48'37"S e Long.: 45°23'98"W). Ressalta-se que ambos os helipontos não estão homologados para operações noturnas.
- **Rodoviário:** O município de São Sebastião pode ser acessado pelas Rodovias SP-098 (Rodovia Mogi-Bertioga, chegada em Bertioga), SP-125 (Rodovia Oswaldo Cruz, chegada em Ubatuba), SP-099 (Rodovia dos Tamoios, chegada em Caraguatatuba), sendo este o acesso mais próximo para a área de abrangência. As rodovias de descida do Planalto para o Litoral Norte, acima listadas, podem ser acessadas pela BR-116 (Rodovia Presidente Dutra) ou Sistema Ayrton Senna - Carvalho Pinto (SP-070). Outra alternativa de rota a partir de São Paulo é pelo Sistema Imigrantes – Anchieta (SP-160), seguindo pela SP-055 (Rodovia Dr. Manuel Hypolito do Rego / Rio-Santos) que interliga todos os municípios do Litoral Norte.

Para maiores informações sobre rotas, acessar:
http://www.der.sp.gov.br/malha/download_mapas.aspx

Informações sobre condições do Trânsito, acessar:
http://www.der.sp.gov.br/malha/rodovias_online.aspx

SIIPP - Sistema Integrado de Informações para Atendimento de Ocorrências no Transporte de Produtos Perigosos, acessar:
<http://200.144.30.103/siipp/public/default.aspx>

- **Ferrovário:** Não há acesso ferroviário a São Sebastião.

3.6. Infraestrutura terrestre e aquaviaria das instalações

A infraestrutura destacada neste item é passível de alterações em função de obras e melhorias estruturais, podendo portanto ser alterada quando da revisão do PAPOSS.

3.6.1. Companhia Docas de São Sebastião

- a) Nove pontos de fundeio, sendo quatro ao Norte e cinco ao Sul da Poligonal do Porto organizado de São Sebastião;
- b) Um berço para atracação de navios com profundidade homologada pela Marinha do Brasil com 8,00 m e 150 m de comprimento, acrescido em 125 m por meio de três *dolphins* de amarração;
- c) Três berços de atracação, respectivamente com 51, 75 e 86 m de comprimento para atracação de embarcações de apoio portuário, marítimo e *offshore*, com profundidade de 7,0 m, e;
- d) Um berço de 100 m para atracação de embarcações de apoio portuário;
- e) Uma rampa de acesso ao mar para colocação e puxada de embarcações do Centro de Atendimento a Emergências - CEATE e autoridades (Marinha do Brasil, IBAMA, CETESB, Receita e Polícia Federal, entre outras);
- f) Uma área de manutenção de equipamentos e lavagem de barreiras de contenção com 700 m², sistema de drenagem alinhado à caixa de retenção de sólidos e Separador de Água e Óleo (área que poderá servir de armazenamento temporário de resíduos em emergências – PEI);
- g) Seis sistemas de separação de água e óleo e caixas de retenção de sólidos;
- h) Duas balanças rodoviárias.

3.6.2. Sistema de Travessia de Balsa São Sebastião Ilhabela - DERSA

- a) Atracadouro lado de São Sebastião: uma ponte móvel e um flutuante;
- b) Atracadouro lado Ilhabela: uma ponte móvel e um flutuante;
- c) Balsas:
 - FB 30 - Capacidade de 70 veículos – 12.000 litros de óleo diesel;
 - FB 25 - Capacidade 100 veículos - 28.000 litros de óleo diesel;
 - FB 20 - Capacidade 44 veículos - 12.000 litros de óleo diesel;
 - FB VALDA II - Capacidade 41 veículos - 8.000 litros de óleo diesel;
 - FB 18 - Capacidade 36 veículos - 8.000 litros de óleo diesel;
 - FB 11 - Capacidade 36 veículos - 7.400 litros de óleo diesel.

3.6.3 Terminal de São Sebastião – T/SSE

a) Dois píeres de atracação, sendo os píeres principais (Pier Norte e Pier Sul), que contém quatro berços de atracação, e dois píeres de rebocadores.

O Pier Sul possui dois berços de atracação (P1 para navios de até 300.000 TDW, calado máximo de 23 m e seis braços de carregamento e P2 para navios de até 155.000 TDW, calado máximo de 16,9 m e cinco braços de carregamento, seis *dolphins* de amarração, oito *dolphins* de acostagem com suas respectivas defensas.

O Pier Norte possui dois berços de atracação: o P3 para navios de até 150.000 TDW, calado máximo de 19 m, dois braços de 8" e dois de 12" e o P4 para navios de até 65.000 TDW, calado máximo de 13 m, dois braços de 8" e dois de 12". Quatro *dolphins* de amarração, três plataformas de acostagem com suas respectivas defensas.

O Pier de Rebocadores está localizado na ponte de acesso ao Pier Principal, onde ficam atracados os rebocadores responsáveis pelas manobras de atracação e desatracação dos navios. Este Pier permite a atracação e operação de navios de pequeno porte, embarcações de atendimento à emergências e barcas.

b) uma ponte de acesso aos píeres com 1.200 m de comprimento;

c) A infraestrutura terrestre do TASSE é composta por vias de circulação interna, instalações administrativas, pátios de bombas, tubovias, sistema de combate a incêndios, estação de tratamento de efluentes, reservatórios de água, quarenta e três tanques para o armazenamento de petróleo e derivados com capacidade igual a 2.100.000 toneladas.

3.6.4 Posto Náutico Igaracê

a) Armazenamento de combustíveis, contendo:

- 01 (um) tanque com capacidade de 30m³ para armazenamento de gasolina pódium;
- 01 (um) tanque com capacidade de 30m³ para armazenamento de óleo diesel verana, e;
- 02 (dois) tanques com capacidade de 60m³ para armazenamento de óleo diesel marítimo;
- 01 (um) separador de água e óleo com volume igual a 1m³; 01 (uma) bacia de contenção das bombas e filtros com área de 11,45m².

b) Abastecimento de embarcações

- 01(uma) bomba dupla – óleo diesel marítimo / gasolina pódium com vazão de 50l/minuto;

- 01(uma) bomba simples – óleo diesel verana com vazão de 140l/minuto;
 - 01(uma) bomba quádrupla – óleo diesel verana / óleo diesel marítima com vazão de 50l/minuto;
 - 01(uma) bomba quádrupla – óleo diesel verana / gasolina pódium com vazão de 50l/minuto.
- c) Transferência de combustíveis e controle e prevenção de poluição
- 03 (três) reservatórios de transição (*sump tanks*) com volume de 0,3m³,
 - 03 (três) sensores de detecção de vazamentos nos *sump tanks*; 04 (quatro) juntas de dilatação ao longo da estrutura da blindagem da tubulação;
 - 03 (três) linhas de distribuição de combustíveis com 325 (trezentos vinte e cinco) metros em Polietileno de Alta Densidade – PEAD com diâmetro de 50mm, revestida internamente com *liner's* de proteção com permeabilidade máxima permitida de 0,01l/m²xdia.

3.7. Características sócio econômica

A maior parte da população fixa de São Sebastião reside na região central do município, mas há também núcleos urbanos situados distantes do centro próximos de praias mais frequentadas e/ou onde há alguma atividade relacionada com turismo e pesca.

Contudo, há uma grande sazonalidade de pessoas, predominantemente nos meses de verão e nos feriados prolongados, o que aumenta de duas a três vezes o contingente populacional, incluindo a presença dos navios de turismo.

Conseqüentemente, neste período, a sensibilidade das áreas com maior vocação para esporte e lazer, para prática de atividades náuticas e subaquáticas é ampliada devido à maior concentração de banhistas, turistas e praticantes de esportes náuticos.

As estradas tornam-se mais congestionadas e as praias mais frequentadas, fatores estes que podem prejudicar as ações de resposta, por exemplo, dificultando o deslocamento de equipes e de recursos materiais por via terrestre, bem como as operações de limpeza das praias.

Entre as atividades econômicas da região, além daquelas relacionadas ao turismo, à hotelaria e ao comércio local, à pesca e maricultura, às atividades náuticas destacam-se como referência na região do canal de São Sebastião.

CAPITULO 4. INVENTÁRIO DE RECURSOS

Os recursos a serem disponibilizados a partir dos Planos de Emergências Individuais - PEI de cada instalação componente deste PLANO DE AREA estão descritos Anexo VI – Recursos dos PEI das Instalações.

Em caso de atendimento a emergência do PAPOSS, as instalações irão disponibilizar até 30% do seu inventário informado no seu PEI.

O Anexo VII apresenta a Ficha de Controle para Empréstimo de Recursos a qual a instalação emergenciada deverá informar ao Coordenador do Comitê do PAPOSS os recursos (humanos e materiais) necessários para o atendimento à operação de emergência.

4.1. Recursos consumíveis em emergências

As informações pertinentes à utilização, cessão e demais critérios referentes aos recursos consumíveis em situações de acionamento do PAPOSS estão definidos no capítulo IV do Regimento Interno deste PA.

4.2. Reposição de recursos consumíveis em emergências

As informações pertinentes à reposição dos recursos consumíveis em situações de acionamento do PAPOSS estão definidas no capítulo V do Regimento Interno deste PA.

Para utilização das embarcações será aplicada a “ Tabela de valor de ressarcimento de embarcações”, conforme anexo VIII.

O gerenciamento dos resíduos gerados durante o acionamento do PAPOSS em atendimento à emergência, como a descontaminação, controle, armazenamento temporário e destinação final, será de inteira responsabilidade da instalação em emergência.

CAPITULO 5. CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA ACIONAMENTO DO PAPOSS

De acordo com o Decreto Federal Nº 4871/2003 (Art. 4º - inciso II e XII), alterado pelo Decreto Federal nº 8.127/2013 (Art. 30) os cenários acidentais que requeiram o acionamento do PAPOSS foram definidos em função da sensibilidade ambiental da região, da magnitude do derramamento e das potenciais consequências do incidente de poluição por óleo, incluindo incidentes de origem desconhecida.

De acordo com a Resolução CONAMA nº 398/2008 - Art. 1º parágrafo 2º, o PAPOSS poderá ser acionado em função de incidentes de poluição por óleo com origem nos navios, ocorridos nos pontos de fundeio, no canal de acesso e no canal de aproximação ao porto, canais estes previstos em cartas náuticas.

Assim sendo, além dos cenários descritos na legislação vigente, acima citada, o PAPOSS será acionado pelo Comando Unificado da instalação em emergência, quando

extrapolar a capacidade de resposta aos incidentes de poluição por óleo prevista no Plano de Emergência Individual - PEI da instalação responsável pelo atendimento ao incidente, em decorrência dos seguintes motivos:

- a) Necessidade de diminuir o tempo de resposta do atendimento à emergência;
- b) Influência de fatores meteorológicos e oceanográficos (frentes frias e fortes chuvas e rajadas de vento) que dificultem ou impossibilitem as operações de contenção e recolhimento das manchas de óleo;
- c) Falhas mecânicas ou operacionais nos equipamentos que estiverem sendo usados pela instalação em emergência, nas ações de contenção e remoção das manchas de óleo, até seu pronto restabelecimento;
- d) Dificuldades logísticas para chegada de recursos adicionais de combate ao vazamento de óleo à instalação que os solicitou em função de congestionamento nas rodovias de acesso ou impossibilidade de transporte aéreo;
- e) Necessidade de dispor de recursos adicionais para proteção e limpeza de áreas sensíveis, identificadas nas Cartas de Sensibilidade Ambiental, distantes da fonte de origem do derramamento de óleo;

Na ocorrência de incidentes originados em embarcações de apoio portuário ou marítimo, dentro da área de abrangência do PAPOSS, poderão demandar o acionamento do PAPOSS, desde que extrapolados seus recursos de resposta ou demandado por autoridade competente.

f) O Plano de Área será acionado por solicitação da instalação poluidora, no caso de poluição de origem conhecida, ou por quaisquer das instalações ou instituições participantes, no caso de poluição de origem desconhecida.

Na ocorrência de manchas de origem desconhecida, proceder conforme estabelecido no capítulo 9 – Atendimento de mancha oleosa de origem desconhecida na área de abrangência.

O fluxo de comunicação poderá ser acionado de duas formas:

1. Quando uma das instalações integrantes estiver em situação de emergência:
 - A instalação deve informar ao coordenador do PAPOSS;
 - O coordenador do PAPOSS deve informar aos demais membros do Comitê de Área sobre a ocorrência de uma situação emergencial para que seja estabelecido o “Estado de Prontidão”;
 - O Coordenador do PAPOSS avaliará a situação com base nas informações recebidas e acionará as demais empresas conforme necessário;
2. Quando a emergência não envolver as instalações integrantes do PAPOSS:

- A instituição que receber a comunicação de emergência deve informar o coordenador do PAPOSS;
- O coordenador do PAPOSS deve informar os demais membros do Comitê de Área sobre a ocorrência de uma situação emergencial para que seja estabelecido o “Estado de Prontidão”;
- O Coordenador do PAPOSS avaliará a situação com base nas informações recebidas e acionará as demais empresas, conforme necessário.

O Fluxograma abaixo define as diretrizes do acionamento do PAPOSS tanto em casos de origem conhecida como desconhecida, bem como as ações para o seu encerramento.

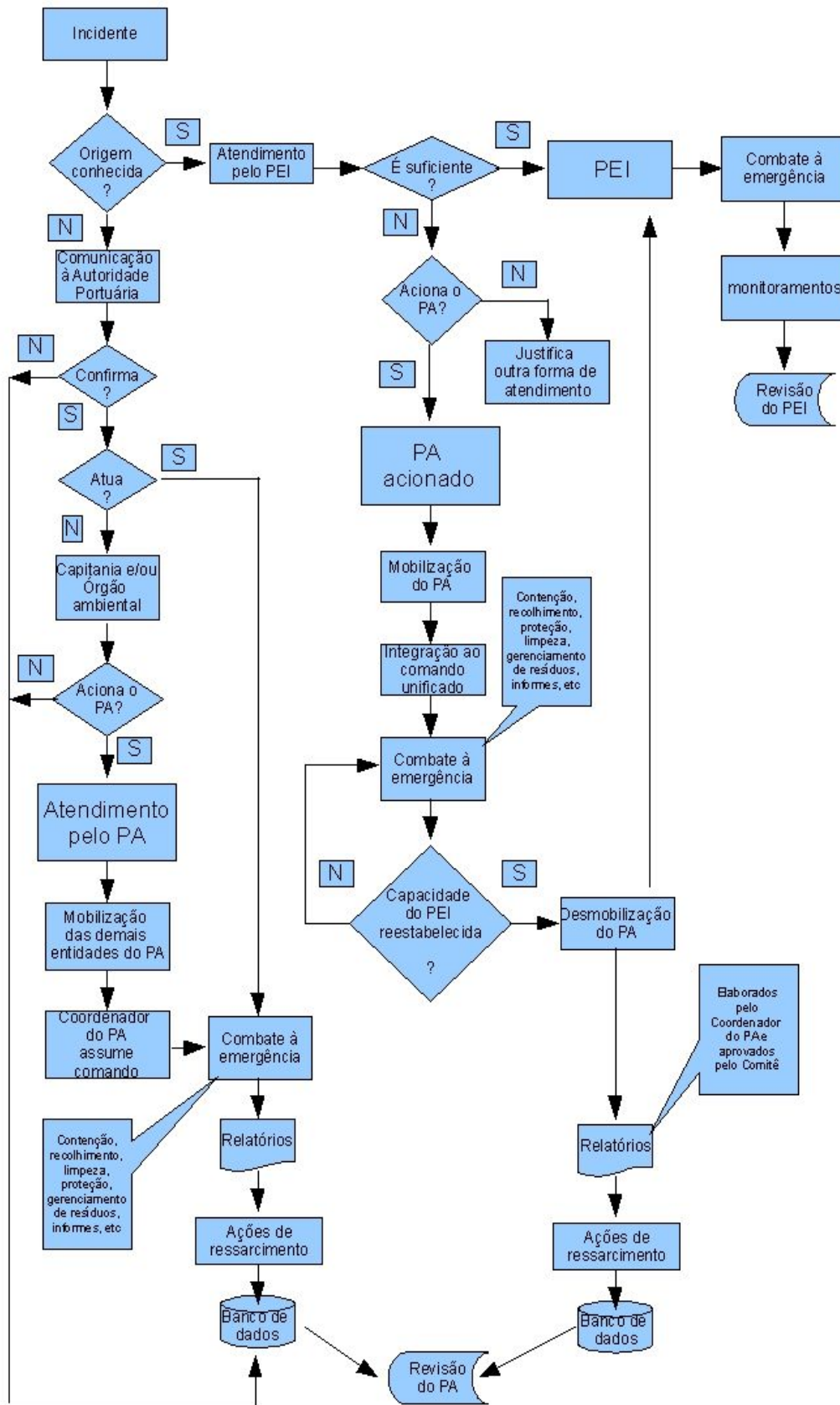
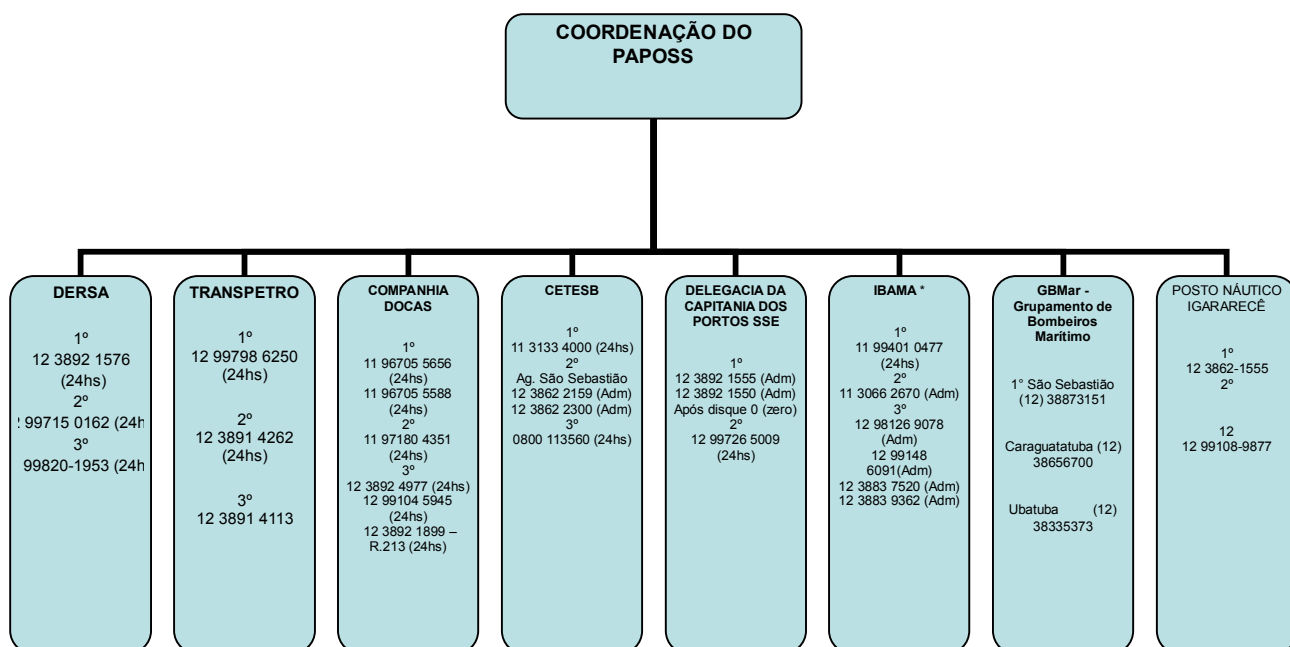


Figura 1- Fluxograma de diretrizes do acionamento e encerramento do PAPOSS

Fluxograma de diretrizes do acionamento e encerramento do PAPOSS

Após o acionamento do PA, o Comando Unificado será mobilizado, conforme contatos abaixo, em função da magnitude do derramamento, da sensibilidade ambiental da região e das potenciais consequências (Art. 30 Decreto Federal 8.127-2013). A critério das Instituições e instalações participantes, a Coordenação do PA será exercida, conforme diretrizes do Regimento Interno do Comitê de Área do PAPOSS. .

Fluxograma de Comunicação do PAPOSS para composição do Comando Unificado



O IBAMA também deverá ser comunicado pelo email:

[emergênciasambientais.sp@ibama.gov.br](mailto:emergenciasambientais.sp@ibama.gov.br).

O Anexo IX contém listagem com os nomes e telefones de contato dos membros do Comitê de Área do PAPOSS.

Demais instituições que poderão ser acionadas, conforme o cenário acidental e a necessidade:

- Corpo de Bombeiros;
- Defesas Civas de São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba;
- Secretarias de Meio Ambiente de São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba;

- Setor Saúde – SAMU, Vigilância Sanitária;
- Colônia de Pescadores;
- Polícia Federal;
- CEBIMar – Centro de Biologia Marinha da USP;
- Fundação Florestal;
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO);
- Instituições que trabalham com fauna marinha contaminada por hidrocarbonetos;
- DER-SP;
- Concessionária Nova Tamoios;
- Polícia Rodoviária Estadual;
- Polícia Militar Ambiental.

- GBMar - Grupamento de Bombeiros Marítimo

5.1. Atribuições e Responsabilidades

A coordenação das ações de resposta do PAPOSS é de responsabilidade da instalação em emergência, por ocasião de acionamento do seu PEI, exceto quando seja identificada uma limitação da instalação, por ela ou por uma das autoridades participantes (Marítima, Portuária ou Ambiental). A ocorrência de incidentes originados em embarcações de apoio portuário ou marítimo, dentro da área de abrangência do PAPOSS, poderá demandar o acionamento do PAPOSS, desde que extrapolados seus recursos de resposta ou demandado por autoridade competente.

Em caso de incidentes com vazamento de óleo no mar originado em navios fora da poligonal do Porto Organizado, caberá ao Armador e/ou preposto (Agência Marítima ou representante legal) providenciar a resposta à emergência e informar a Autoridade Marítima conforme as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo – NPCP-SP e Autoridade Ambiental conforme Lei 9966-2000. Quando identificada limitação das instalações e na ausência do PEI, a coordenação das ações de resposta será de responsabilidade da Autoridade Marítima ou órgão designado pelo comando unificado.

Os incidentes de poluição por óleo, originados de navios, ocorridos nas áreas de fundeio, canal de acesso e canal de aproximação ao porto, estes previstos em cartas náuticas, serão tratados nos planos de área, conforme § 2º do Art. 1º do Conama 398/2008.

O Plano de Área poderá também ser acionado por iniciativa do Coordenador Operacional do Plano Nacional de Contingência, conforme § 2º do Art. 6º do Decreto 4871/2003 alterado pelo Decreto 8.127/2013.

5.2. Plano de Comunicação

Todas as comunicações deverão ser feitas por meio dos telefones de emergências do Fluxograma de Comunicação para composição do Comando Unificado e da lista de contatos dos membros do Comitê de Área (Anexo IX).

Para o desencadeamento das ações de combate ou para controle de incidentes de poluição por óleo, serão necessárias para a avaliação do Coordenador do PAPOSS as seguintes informações iniciais a serem enviadas pela instalação em emergência, por escrito por fax e/ou meio eletrônico:

- Hora e local da ocorrência;
- Caracterização do incidente;
- Nome da instalação/embarcação;
- Condições meteoceanográficas;
- Tipo de produto vazado (petróleo, diesel marítimo, *Bunker*, derivado de petróleo);
- Estimativa de volume derramado;
- Cenário acidental: áreas afetadas e/ou passíveis de serem, medidas adotadas, instituições envolvidas;
- Outras informações julgadas relevantes.

CAPITULO 6. PROGRAMAS DE TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS SIMULADOS

Serão programados e realizados no mínimo quatro simulados de comunicação, um exercício simulado teórico e um prático com cenários hipotéticos de emergência bem como acionamento do PAPOSS. Os exercícios simulados teóricos e práticos deverão ocorrer em intervalos mínimos de seis meses entre um e outro.

O agendamento dos simulados deverá ser definido pelo Comitê de Área no início de cada ano de acordo com o Plano de Trabalho - PT, podendo ser reprogramado a critério do Comitê.

Serão programados treinamentos teóricos e práticos sobre ações de prevenção e resposta a vazamentos de óleo, procedimentos de proteção e limpeza de áreas sensíveis, e cuidados com fauna contaminada com óleo entre outros temas relevantes aos objetivos do PAPOSS.

CAPITULO 7. ARTICULAÇÃO COM OUTROS PLANOS DE CONTINGÊNCIA.

Serão desenvolvidas, nas reuniões do Comitê de Área, estratégias para articulação com outros planos de contingência existentes na região:

1 *Plano APELL* - Para evacuação e abandono da comunidade nas situações de emergências após verificação conjunta da empresa em emergência e o Coordenador da Defesa Civil;

2 *P2R2* - Comissão Estadual de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos;

3 *Planos de Área* - Após definidas as integrações estabelecidas pelo Plano Nacional de Contingência – PNC para com os demais Planos de Área.

4 Em situações de emergências, tanto do PEVO quanto do PAPOSS, há necessidade de comunicação entre as partes;

Havendo a necessidade de elaboração de acordos de cooperação com outras instituições, o Comitê de Área avaliara os encaminhamentos pertinentes.

CAPITULO 8. PROCEDIMENTOS PARA ARTICULAÇÃO COORDENADA ENTRE AS INSTALAÇÕES E INSTITUIÇÕES ENVOLVIDAS NO PAPOSS

8.1. Procedimentos Operacionais e Administrativos

Os critérios para articulação entre as instalações envolvendo a cessão e ressarcimento de recursos estão no Capítulo V no Regimento Interno do Comitê do PAPOSS.

8.2. Procedimentos de resposta

8.2.1. Acompanhamento do cenário acidental:

Para efetuar o atendimento, o Comitê do PAPOSS, na pessoa de seu coordenador, deverão ser repassadas pela empresa emergenciada as seguintes informações complementares:

- 1) as características da mancha oleosa (por meio de vistorias marítimas, terrestres e aéreas conforme o caso);
- 2) sentido preferencial do deslocamento;
- 3) áreas já afetadas e/ou passíveis de o serem;
- 4) relatórios fotográficos de todas as inspeções visuais;
- 5) boletins meteorológicos atualizados;
- 6) ações de contenção e recolhimento já adotadas e quais as ações de resposta que se fazem mais necessárias;
- 7) quais áreas de sensibilidade ambiental devem ser protegidas – consultas às cartas SAO e Anexo IV (Áreas prioritárias para proteção);
- 8) procedimentos para coleta de amostras de óleo no mar, nas praias e na(s) embarcação(ões) suspeitas de terem provocado o derrame de óleo;

Nota: As coletas devem seguir os procedimentos recomendados pelo Guia Nacional de Coleta e Preservação de Amostras de Água, Sedimento, Comunidades Aquáticas e efluentes líquidos da CETESB e da Agência Nacional de Águas – ANA. As amostras deverão ser encaminhadas somente para laboratórios acreditados pelo INMETRO.

9) realização de inspeções visuais de vias subterrâneas (redes de esgoto, drenagem, galerias, etc.);

10) necessidade de mobilizar procedimentos e autoridades para proteção da população (interditar praias, proibir consumo de pescado e frutos do mar, e em caso de risco de incêndio e explosão deslocar as pessoas para pontos de encontro e áreas de abrigo);

11) ações de proteção e, se necessário, procedimentos de limpeza de aves, tartarugas e outros animais que podem ter sido afetados pelo produto vazado;

12) autoridades, instituições e entidades contatadas.

8.2.2. Ações de Resposta

As ações de combate serão definidas pelo Comando Unificado da instalação emergenciada que conta com o Coordenador do PAPOSS, discutindo as melhores técnicas de atuação com base nos recursos disponíveis. Em caso de manchas de origem desconhecida (órfãs) as ações serão definidas pelo Comando Unificado do PAPOSS caso esteja estabelecido.

8.3. Procedimentos para uso de dispersantes

O uso de Dispersantes Químicos em manchas de óleo no mar será avaliado de acordo com o cenário observado, logo nas primeiras horas, verificando, conforme decisão do Comitê do PAPOSS/Comando Unificado, se há necessidade/interesse/possibilidade de sua aplicação, conforme constante na Resolução CONAMA nº 269/2000.

8.4. Procedimentos para áreas prioritárias de proteção

O PAPOSS poderá realizar, quando definido pelo Coordenador em conjunto com o Comitê, as ações de proteção de áreas prioritárias de proteção localizadas nas áreas passíveis de serem atingidas. Isto pode ocorrer em função de situações em que a capacidade de resposta do agente poluidor seja prejudicada por fatores meteorológicos e oceanográficos ou outros, sendo necessário mobilizar recursos de apoio para proteção e limpeza de áreas sensíveis identificadas nas Cartas SAO (Anexo III).

8.5. Procedimentos para gerenciamento de resíduos

Os resíduos sólidos e líquidos oleosos gerados durante o atendimento a emergência, em função do acionamento do PAPOSS, deverão ser gerenciados em atendimento as Normas Técnicas e legislações vigentes, garantindo o armazenamento temporário, transporte e destinação final adequados dos mesmos. No caso de emergência de origem conhecida, o gerenciamento caberá a instalação emergenciada.

Para episódios de emergência de mancha oleosa de origem desconhecida, caberá ao comitê do PAPOSS garantir o gerenciamento adequado dos resíduos sólidos e líquidos caso a caso.

CAPITULO 9. ATENDIMENTO DE MANCHA OLEOSA DE ORIGEM DESCONHECIDA NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA

As manchas oleosas de origem desconhecida podem ser provenientes de embarcações ou de fontes terrestres que efetuaram descarte indevido de substâncias oleosas no mar (contrariando a Lei Federal nº 9966/2000). Podem se apresentar à deriva no mar, no aspecto escuro, porém o mais comum é o aspecto iridescente. Também podem surgir nas praias, trazidas pela maré, pelos córregos e canais de água pluvial na forma de “filmes iridescentes” e de pelotas.

As ações de resposta a serem adotadas, e os recursos humanos e materiais a serem mobilizados irão variar de acordo com cada circunstância.

Para as ocorrências no mar, após identificada a presença de mancha de origem desconhecida na área de abrangência do PAPOSS, a Autoridade Portuária deverá ser comunicada para que possa ser realizada a inspeção no local. Nestes casos, as inspeções serão realizadas, preferencialmente, com a presença de representantes da Autoridade Portuária, órgãos ambientais, CETESB e IBAMA, e da Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião.

Para a realização da inspeção inicial será mobilizada a embarcação de apoio do Centro de Atendimento a Emergências do Porto de São Sebastião – CEATE, ou com recursos (embarcação e equipe) de outras instalações e/ou da Autoridade interveniente. A equipe primária se deslocará até o local indicado, onde atuará na identificação do cenário e/ou no combate a emergência e, simultaneamente, na rotina de inspeção visual, abrangendo as áreas atingidas, áreas próximas e áreas passíveis de serem atingidas.

No caso de dúvida sobre a procedência do óleo a partir de embarcações, serão coletadas amostras do óleo recolhido no mar e/ou a bordo das embarcações suspeitas, por um oficial da Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião, as quais serão encaminhadas para análise comparativa de óleo, segundo procedimentos da Marinha do Brasil.

Caso o serviço de combate demande recursos extras, além dos disponibilizados pela equipe primária tais como mais barreiras e mantas absorventes e/ou, caso o grau do cenário analisado implique em riscos maiores de impacto ao meio ambiente, será desencadeado o acionamento do PAPOSS. Nestes casos, a coordenação das ações de resposta, passará a ser exercida por representantes da Autoridade Marítima e/ou dos órgãos ambientais.

Se houver aparecimento de manchas oleosas nas praias do Canal de São Sebastião, na área de abrangência do PAPOSS, os Órgãos Ambientais irão realizar a inspeção inicial e o fato será comunicado à Prefeitura local. Após a avaliação, será verificada a necessidade de intervir com procedimentos de limpeza manual ou a possibilitar de deixar o processo de limpeza natural. No caso da ação manual, será solicitado apoio da prefeitura.

A mobilização do PAPOSS e o pronto atendimento ao combate a mancha de origem desconhecida serão deflagrados, após o reconhecimento, a análise e a comprovação realizada pelos órgãos presentes. O Coordenador do PAPOSS utilizará o Fluxograma de Acionamento do PAPOSS e Fluxograma de Comunicação do PAPOSS para composição do Comando Unificado, informando sobre a evolução da emergência.

Identificado o término da emergência, o Coordenador comunicará o fato ao Comitê e iniciará os procedimentos de desmobilização. Depois de concluída a emergência serão elaborados os relatórios finais, incluindo evidências do atendimento, com fotos e resultados de amostras, se houver, a descrição das despesas diversas efetuadas (recursos e equipamentos empregados).

Os relatórios contendo a relação das despesas decorrentes destes serviços, inclusive as provenientes de destino final de resíduos, serão encaminhadas para aprovação do Comitê de Área e posteriormente serão encaminhadas pelo IBAMA para o Poder Executivo Federal, conforme preconiza o Artigo 27 do Decreto nº 8.127/2013.

O atendimento às manchas de origem desconhecida na área de abrangência do PAPOSS será contabilizado no programa de exercícios simulados e poderá, conforme deliberação do Comitê de Área, substituir a necessidade de realização de exercícios previstos no cronograma anual.

CAPÍTULO 10. CRITÉRIOS PARA ENCERRAMENTO DAS AÇÕES DO PAPOSS

Identificado o término da operação de emergência, o Comando Unificado do PAPOSS comunicará o encerramento das ações aos demais Integrantes, bem como será dado início as ações de desmobilização do pessoal, equipamentos e materiais empregados nas ações de resposta.

Entre os critérios necessários para encerramento das ações de resposta, será avaliado:

- se a instalação integrante que acionou o PA recuperou sua capacidade de resposta individual;
- se o navio (embarcação) causador (a) do incidente de poluição por óleo no mar, por colisão ou fissura no casco, está em condições seguras de navegação, sem oferecer possibilidade de gerar nova contaminação ambiental;
- se a situação de emergência, incluindo o aparecimento de manchas de origem desconhecida, não oferecer mais perigo a segurança e a saúde da população e danos ao meio ambiente.

Uma vez desmobilizado o PAPOSS, as ações previstas para encerramento das atividades de resposta no PEI da instalação responsável pelo atendimento do incidente deverão ser seguidas.

Será convocada a reunião extraordinária do Comitê, visando à elaboração dos relatórios de avaliação de desempenho do plano e ações de ressarcimentos.

ANEXOS

- Anexo I - Glossário;
- Anexo II - Poligonal de delimitação da área do Porto Organizado de São Sebastião;
- Anexo III - Cartas SAO;
- Anexo IV - Áreas prioritárias para proteção;
- Anexo V - Cartas náuticas;
- Anexo VI - Recursos constantes nos PEIs das instalações participantes;
- Anexo VII – Ficha de Controle para Empréstimo de Recursos;
- Anexo VIII - Contatos telefônicos

São Sebastião, 27 de Julho de 2017

Assinatura dos representantes legais das Instalações

COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO
Autoridade Portuária

DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A
Sistema de Travessia do Litoral Norte

PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO
Terminal de São Sebastião

POSTO NAUTICO IGARARECE
Posto Náutico