

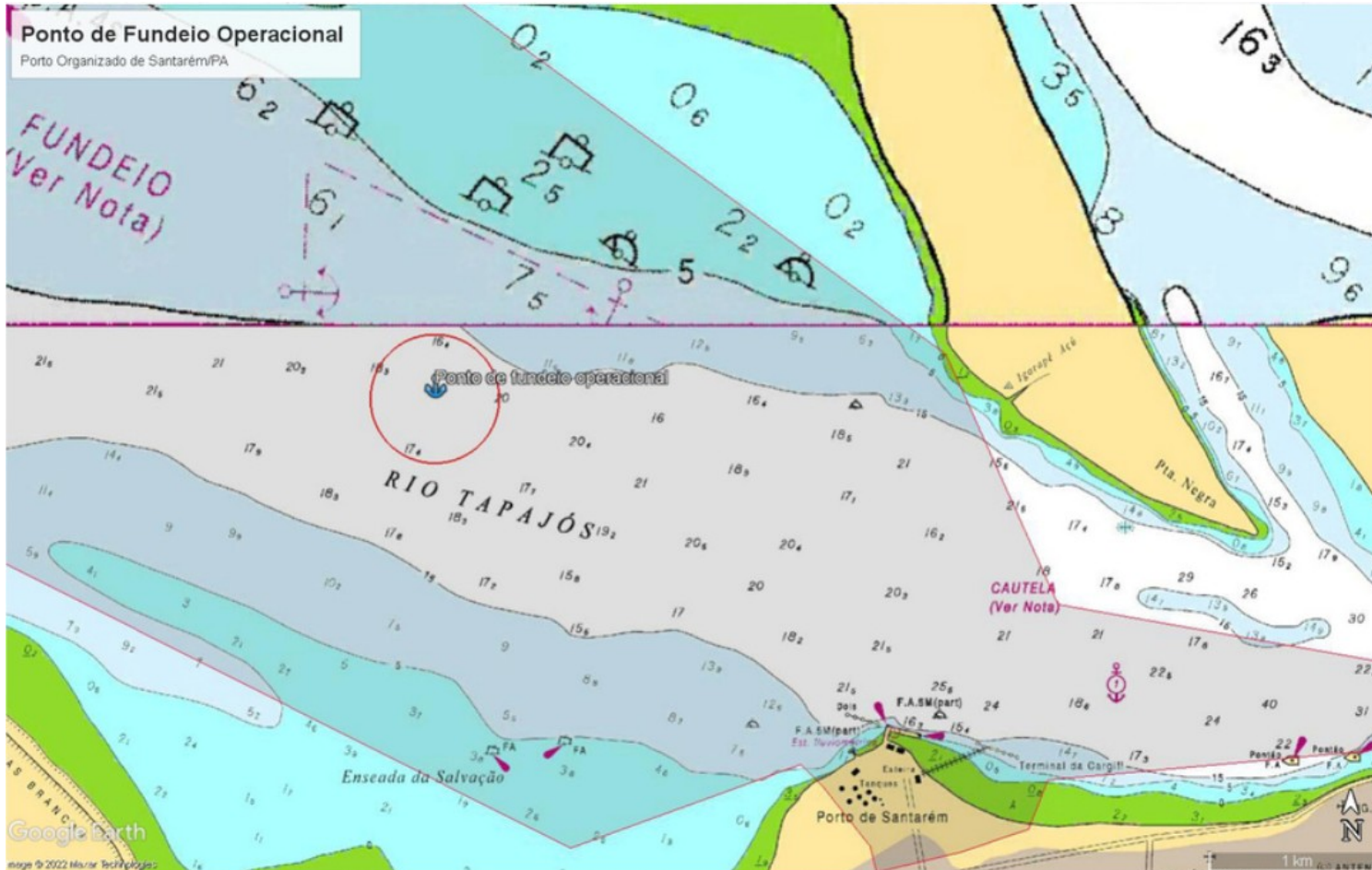


OPERAÇÃO TRANSSHIPMENT EM SANTARÉM

Local para a Operação



Os Navios que forem operar na área portuária de Santarém deverão efetuar um fundeio de precisão, conforme previsto no item 2.4 do anexo B da NORMAM 28/DHN, na seguinte posição:



Ponto de Fundeio:

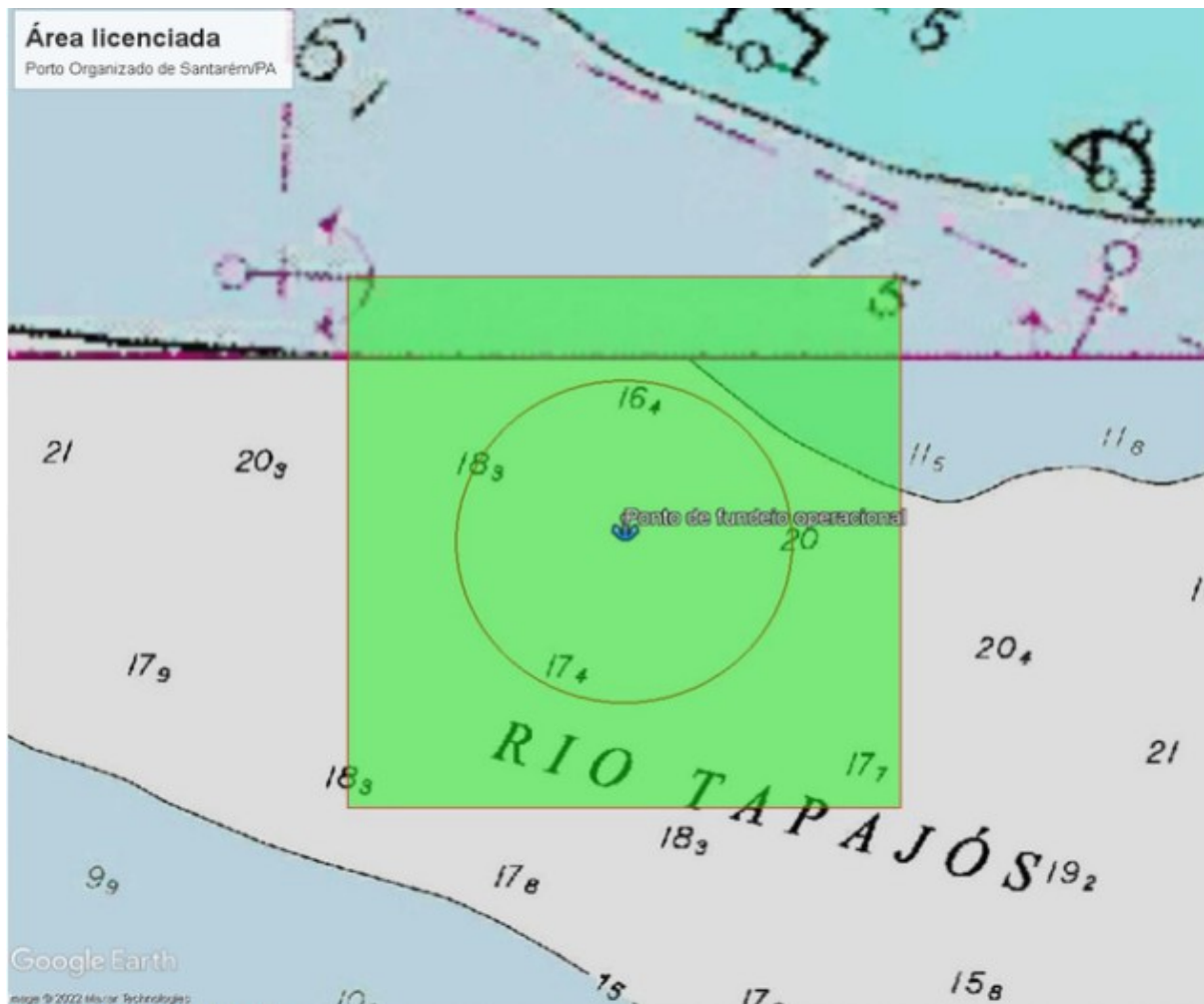
LAT 02°23'49" S

LONG 054°45'41" W



Local para a Operação

Após o fundeio, e durante todo o período da operação, o Navio deverá permanecer dentro da área delimitada pelos seguintes pontos:



Vértice	Latitude	Longitude
1	02°23'29" S	054°45'21" W
2	02°24'08" S	054°45'21" W
3	02°24'08" S	054°46'00" W
4	02°23'29" S	054°46'00" W

Credenciamento de Operador *TRANSSHIPMENT*



O Operador Portuário que desejar se credenciar, deverá encaminhar a Capitania um requerimento, expressando formalmente sua intenção, contendo em anexo os documentos abaixo especificados:

I - Certificado do Operador Portuário responsável pela operação, emitido pela Administração da Companhia Docas do Pará – CDP (Port 111 da SEP/Min Infra Estrutura);

II - Ficha Cadastral de Operador de Transbordo preenchida, conforme anexo 6-I da NORMAM-08/DPC (Mod 12);

III - Plano de Emergência Individual (PEI), atinente a poluição hídrica, destacando os responsáveis por sua coordenação e execução, bem como seus respectivos contatos;

IV - Plano de Ação Emergencial (PAE), atinente aos cenários operacionais, destacando os responsáveis por sua coordenação e execução, bem como seus respectivos contatos; e

Credenciamento de Operador *TRANSSHIPMENT*



V - Comprovante de adesão ao Plano de Ação Mútua (PAM) do Complexo Portuário de Santarém, atinente a poluição hídrica e aos cenários operacionais, destacando os responsáveis por sua coordenação e execução, bem como seus respectivos contatos, cuja coordenação encontra-se a cargo da CDP;

IV - Cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do CNPJ;

VI - Cópia autenticada do Contrato Social registrado em junta comercial, e suas últimas alterações; e

VII - Cópia autenticada da Certificação ISO 9001, na sua versão mais atualizada, cujo escopo da certificação seja a “provisão de serviços de transferência de granéis sólidos entre embarcações”, este item possui carência de 6 meses para sua apresentação.

Credenciamento de Operador *TRANSSHIPMENT*



Os planos contidos nos incisos III e IV, acima descritos, deverão abordar no mínimo os seguintes cenários:

- I - Poluição Hídrica por hidrocarbonetos;
- II - Incêndio a bordo;
- III - Acidente de Pessoal, com remoção de bordo para terra;
- IV - Naufrágio de embarcações envolvidas na operação;
- V - Abalroamento entre embarcações, envolvidas e não envolvidas na operação;
- VI - Falha no Sistema de Fundeio (ferro, guinchos, molinetes, etc.);
- VII - Falha na amarração entre embarcações envolvidas na operação; e
- VIII - limites operacionais decorrentes de condições ambientais.

Requerimento & Autorização



O Requerimento e seus anexos deverão obedecer o preconizado no anexo 6-J da NORMAM-08/DPC (Mod 12), disponível no site:

<https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>.

A autorização concedida ao Operador Portuário se refere, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira, não eximindo a mesma das obrigações perante os demais órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão.

As autorizações serão limitadas temporalmente podendo ser suspensas a qualquer tempo, em especial se constatadas divergências entre as informações constantes dos planos operacionais do que estiver ocorrendo na prática, bem como demais situações que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica.

Antes de cada Operação



O Operador Transshipment deverá apresentar a CFS e a CDP o Plano de Operação, com pelo menos 3 dias úteis de antecedência, contendo no mínimo o seguinte:

- Identificação de todas as embarcações envolvidas e suas respectivas particularidades;
- Arranjos Esquemáticos Operacionais das amarrações;
- Seguro da embarcação emitido por um dos 13 clubes de “P & I” (Proteção e Indenização) existentes no mundo, incluindo cobertura para remoção de destroços (wreck removal) e responsabilidade civil por danos a terceiros, ao meio ambiente e a infraestrutura portuária e quaisquer outros sinistros que ocorrerem durante a operação; e
- Tabela de cálculo para o carregamento máximo autorizado, em função da capacidade do Sistema de Fundeio do Navio, conforme exemplificado adiante.

Exemplo de tabela para cálculo de carregamento máximo



Exemplo de tabela para cálculo de carregamento máximo

INSERIR VALORES CONFORME INFORMAÇÕES DAS EMBARCAÇÕES (INSERT VALUES ACCORDING TO SHIPS PARTICULARS)		
	PORTUGUÊS / INGLÊS	Toneladas (Tons)
NAVIO (SHIP)	Toneladas de Porte Bruto (TPB) <i>Deadweight (DWT)</i>	63.025,00 (A)
	Deslocamento carregado da BARCAÇA 1 (Granel Sólido) <i>Loaded displacement of the BARGE 1 (Solid Bulk)</i>	3.250,00
DEMAIS EMBARCAÇÕES (OTHER VESSELS)	Deslocamento carregado da BARCAÇA (Granel Sólido) <i>Loaded displacement of the BARGE 2 (Solid Bulk)</i>	3.250,00
	Deslocamento carregado da BARCAÇA de Apoio <i>Loaded displacement of the Support BARGE</i>	0,00
	Deslocamento carregado da embarcação de Apoio <i>Loaded displacement of the Support vessel</i>	240,00
	Deslocamento carregado do guindaste de porto móvel flutuante <i>Loaded displacement of the Floating MHC (Mobile Harbour Crane)</i>	3.370,00
	Deslocamento carregado do EMPURRADOR <i>Loaded displacement of the PUSHER BOAT</i>	0,00
	Soma dos Deslocamentos das "DEMAIS EMBARCAÇÕES" <i>(Sum of Displacements of "OTHER VESSELS")</i>	10.110,00 (B)

Carregamento Máximo Autorizado (A - B) <i>Maximum Authorized Loading (A - B)</i>	52.915,00
--	-----------

Obs_1:
O Carregamento Máximo Autorizado acima descrito será limitado pelo calado máximo de saída do Porto de Santarém.
The Maximum Authorized Loading described above will be limited by the maximum draft leaving the Port of Santarém.

Obs_2:
Caso a carga a ser embarcada seja superior ao Carregamento Máximo Autorizado, será necessária a apresentação de um Laudo Técnico de Engenharia do sistema de fundeio, a ser emitido por Engenheiro Naval com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica, atestando que o sistema de fundeio do navio é capaz de suportar os esforços do próprio carregado e mais o conjunto de todas as embarcações a ele atracadas/ amarradas a contrabordo.

If the cargo to be shipped is greater than the Maximum Authorized Loading, it will be necessary to present a Technical Engineering Report of the anchoring system, to be issued by a Naval Engineer with the respective Technical Responsibility Note, attesting that the the ship's anchorage is capable of withstanding the efforts capable of withstanding the efforts of the cargo itself plus the set of all vessels moored/moored alongside it.

DEFINIÇÕES (DEFINITIONS)

Toneladas de Porte Bruto (TPB): Caracteriza o peso de carga que uma embarcação pode transportar. Dentre ela estão os consumíveis, sobressalentes, tripulação e seus pertences, passageiros e suas bagagens. O porte bruto é definido como a diferença entre o deslocamento carregado e o deslocamento leve.

Deadweight (DWT): It characterizes the weight of cargo that a vessel can carry. It includes consumables, spare parts, crew and their belongings, passengers and their luggage. Deadweight is defined as the difference between loaded displacement and light displacement.

Deslocamento carregado: Condição de maior imersão da embarcação, ou seja, completamente carregada. É a soma do deslocamento leve (navio descarregado) ao TPB.

Loaded displacement: Condition of greater immersion of the vessel, that is, fully loaded. It is the sum of the light displacement (ship unloaded) to the DWT.

Soma dos Deslocamentos das "DEMAIS EMBARCAÇÕES": O total dos deslocamentos carregados, ou seja, o peso de todas as embarcações a serem atracadas a contrabordo do Navio para operação de transbordo de carga.

Sum of Displacements of "OTHER VESSELS": The total displacements loaded, that is, the weight of all vessels to be moored alongside the Ship for cargo transshipment operation.

Carregamento Máximo Autorizado (A-B): Estabelecer um limite de forças atuando no sistema de fundeio do navio, que por sua vez foi dimensionado para apenas a própria embarcação.

Maximum Authorized Loading (A - B): Establish a limit of forces acting on the ship's anchoring system, which in turn was dimensioned for only the vessel itself.

Durante as Operações



- I - Não exceder o calado máximo autorizado para desatracação;
- II - Limitar as operações a Navios de até 80.000 DWT;
- III - Realizar o constante monitoramento e registro das condições ambientais durante a Operação, devendo interrompê-las, se excedidos os seguintes limites:
 - a) Vento: 17 nós
 - b) Corrente: 1,5 nós; e
 - c) Onda: 0,4m.
- IV - Realizar Chamada Geral a cada 1h, em língua portuguesa, durante toda a operação, informando a ocorrência da mesma;
- V - Manter em operação o AIS Classe A, em condições de emissão e recepção de dados;
- VI - Comunicar imediatamente a Capitania e a CDP, qualquer incidente ou acidente ocorrido durante a operação de transbordo (manobra de aproximação e amarração das embarcações, durante a transferência de carga, manobra de desamarração e saída das embarcações, etc);

Durante as Operações



VII - Manter um Empurrador / Rebocador de apoio, durante toda a operação, com pessoal qualificado para quaisquer intervenções de emergência;

VIII - Não realizar abastecimentos de combustível ao navio ou demais embarcações durante a operação Transshipment;

IX - No período noturno a área de operação deverá ser mantida iluminada;

X - Possuir Certificação ISO 17357, na sua versão mais atualizada, para as defensas pneumáticas flutuantes a serem utilizadas na operação;

XI - Manter ao menos uma embarcação de apoio presente na área de operação, que em geral, deverá desempenhar as seguintes tarefas:

- a) Assistir os navios envolvidos quanto às questões de segurança e proteção;
- b) Manuseio das defensas pneumáticas, cabos de amarração, dentre outros equipamentos necessários à operação;
- c) Manter acompanhamento efetivo com relação às embarcações que trafegam nas proximidades dos navios envolvidos na operação; e
- d) Contatar as embarcações que possam oferecer algum risco a operação em si.