

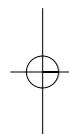
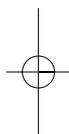


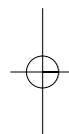
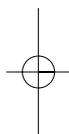
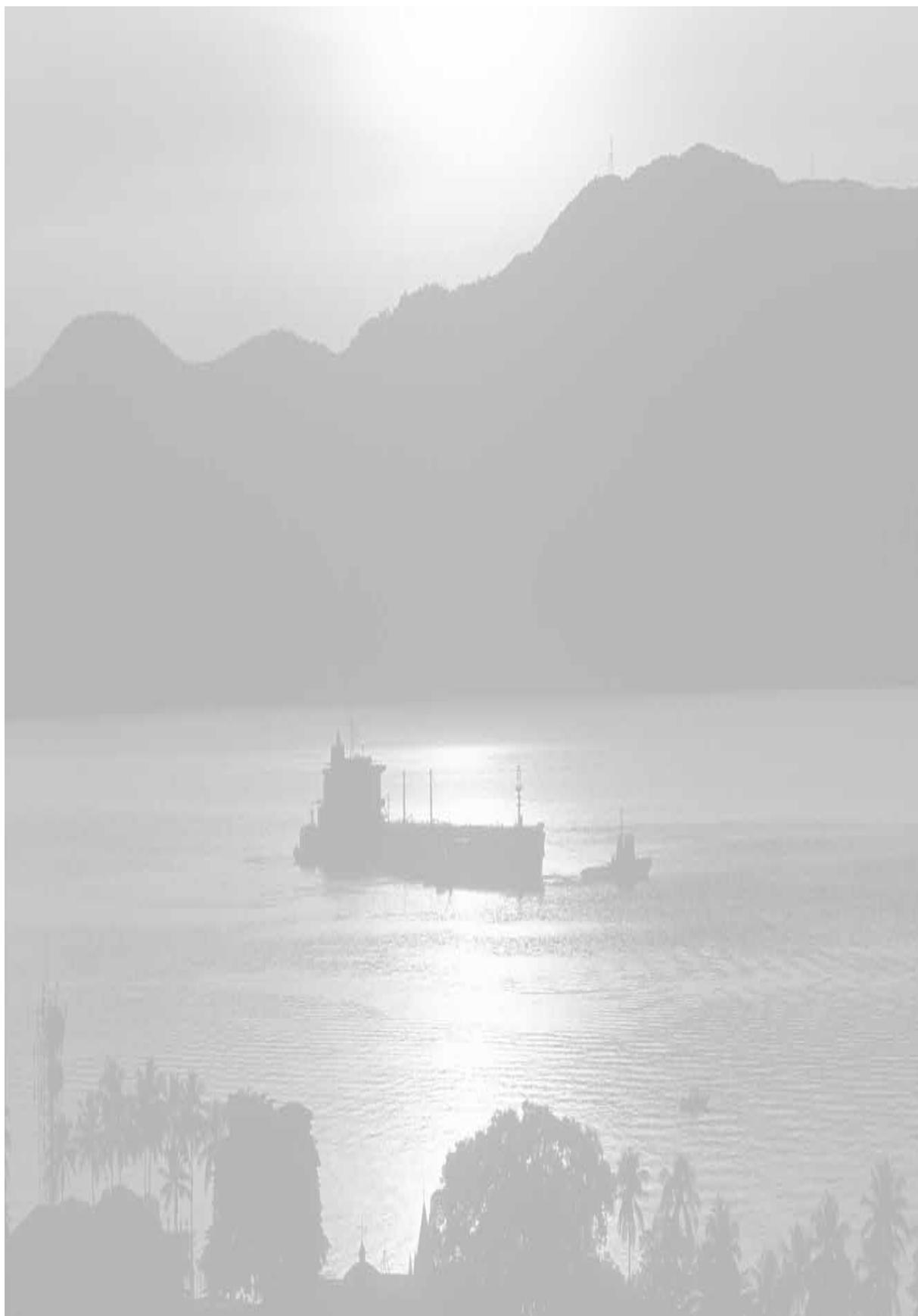
PETROBRAS TRANSPORTE S.A.
TRANSPETRO

INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

Terminal
CABEDELLO

1ª edição





SUMÁRIO

- 1 INTRODUÇÃO, **p. 5**
- 2 DEFINIÇÕES, **p. 7**
- 3 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA, **p. 9**
- 4 DOCUMENTOS E TROCA DE INFORMAÇÕES, **p. 11**
- 5 DESCRIÇÃO DO PORTO OU DO FUNDEADOURO, **p. 13**
 - 5.1 *Descrição Geral*, p. 13
 - 5.2 *Localização*, p. 14
 - 5.3 *Aproximação do Terminal*, p. 14
 - 5.4 *Áreas de Manobras*, p. 18
 - 5.5 *Fatores Ambientais*, p. 18
- 6 DESCRIÇÃO DO TERMINAL, **p. 21**
 - 6.1 *Descrição Geral*, p. 21
 - 6.2 *Detalhes Físicos dos Berços*, p. 22
 - 6.3 *Arranjos de Atracação e de Amarração*, p. 22
 - 6.4 *Características do Berço para Carga e Descarga*, p. 22
 - 6.5 *Gerenciamento e Controle*, p. 22
 - 6.6 *Principais Riscos*, p. 24
- 7 PROCEDIMENTOS, **p. 25**
 - 7.1 *Antes da Chegada*, p. 25
 - 7.2 *Chegada*, p. 25
 - 7.3 *Atracação*, p. 26
 - 7.4 *Antes da Transferência da Carga*, p. 27
 - 7.5 *Transferência da Carga*, p. 28
 - 7.6 *Medições e Documentação*, p. 29
 - 7.7 *Desatracação e Saída do Porto*, p. 29
 - 7.8 *Atendimento ao ISPS Code*, p. 29



8 ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO, **p. 31**

- 8.1 *Controle Portuário ou VTS, p. 31*
- 8.2 *Autoridade Marítima, p. 31*
- 8.3 *Praticagem, p. 32*
- 8.4 *Rebocadores e Outros Serviços Marítimos, p. 32*
- 8.5 *Outros Terminais Petroleiros/de Gás, p. 32*
- 8.6 *Outros Usuários Principais, p. 32*

9 PLANEJAMENTO E EMERGÊNCIA E COMBATE, **p. 33**

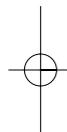
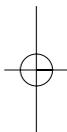
- 9.1 *Contatos de Emergência, p. 33*
- 9.2 *Áreas Sensíveis para o Meio Ambiente, p. 34*
- 9.3 *Descrição Geral da Organização de Combate a Emergências, p. 34*
- 9.4 *Planos de Contingência, p. 34*
- 9.5 *Recursos Públicos de Combate a Emergência, p. 35*
- 9.6 *Combate ao Derrame de Óleo, p. 36*
- 9.7 *Combate a um Incidente de Grande Porte, p. 37*

10 CONTATOS, **p. 39**

- 10.1 *Terminal, p. 39*
- 10.2 *Serviços Portuários, p. 39*
- 10.3 *Agentes de Navegação e Fornecedores Selecionados, p. 40*
- 10.4 *Autoridades Locais, Agências Estaduais e Nacionais, p. 40*
- 10.5 *Organizações de Combate a Emergências, 40*

APÊNDICES, **p. 41**

- A *Localização do Píer de Cabedelo, p. 41*
- B *Diagrama do berço 101 com o comprimento, as defensas, a localização dos pontos de amarração e os manifolds, p. 42*
- C *Diagrama com as conexões de carga/descarga, as dimensões e os tamanhos dos flanges, p. 43*





INTRODUÇÃO

Este documento é elaborado pela Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), que opera o Terminal de Cabedelo, no Porto de Cabedelo. Ele fornece informações essenciais para os navios que operam no Terminal. Este documento também é distribuído internamente na organização, para as partes interessadas do porto, autoridades locais e nacionais.

O documento Informações Portuárias possui versões em português e inglês.

As informações contidas nesta publicação destinam-se a complementar, nunca substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais. Por conseguinte, não deve ser levado em consideração o que contrariar qualquer item dos documentos supracitados.

O Terminal se reserva ao direito de alterar quaisquer de suas características operacionais aqui apresentadas, sem prévio aviso.

Caso seja encontrada informação equivocada que precise ser atualizada, favor entrar em contato:

Supervisor do Terminal de Cabedelo

Rua Coronel José Teles, 497 – Centro

58310-000 – Cabedelo – PB

Tel.: (83) 228-2936

Fax: (83) 228-3493



Petrobras Transporte S.A. – Transpetro

Av. Presidente Vargas, 328 / 9º andar – Centro

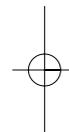
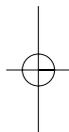
20091-060 – Rio de Janeiro – RJ

Tel.: (55 21) 3211-9085

Fax: (55 21) 3211-9067

A versão mais recente deste documento pode ser obtida no endereço:

www.transpetro.com.br





DEFINIÇÕES

BP – Bollard-Pull (Tração Estática Longitudinal de Embarcação).

COW – Crude Oil Washing (Limpeza dos Tanques de Carga com Óleo Cru).

Efeito Squat – Aumento do calado de um navio em consequência do aumento da velocidade de deslocamento, principalmente em águas restritas/

Giaont – Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminais.

IMO – International Marine Organization (Organização Marítima Internacional).

Isgott – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Guia Internacional para Operações Seguras de Navios-Tanques e Terminais).

Maré de seca – Condição em que a maré atinge a amplitude mínima em determinada época do ano.

Maré de sizígia – Condição em que a maré atinge a amplitude máxima em determinada época do ano.

PCL – Plano de Contingência Local.

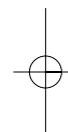
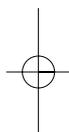
Siscope – Sistema de Controle de Operações.

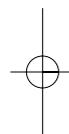
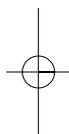
TPB – Tonelada de Porte Bruto.

UTC – Universal Time Control (Hora Padrão Universal).

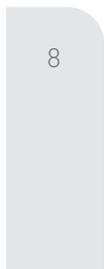
UN-Bunker – Departamento da Petrobras que comercializa o bunker estocado nos Terminais da Transpetro.

VTS – Vessel Traffic Service (Serviço de Tráfego para a Embarcação).





INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS



∞





3

CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Informações a respeito do Terminal podem ser obtidas nas publicações relacionadas a seguir.

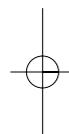
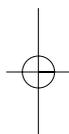
Cartas

Área	Número da Carta
	Brasil (DHN)
Ponta dos Três Irmãos ao Cabo Branco	800
Marítima costeira	806
Porto de Cabedelo	830

Outras Publicações

Tipo/Assunto	Editor ou Fonte
	Brasil (DHN)
Normas e procedimentos da Capitania dos Portos	NPCP
Apoio à navegação na costa leste	Roteiro costa leste
Lista-auxílio de rádios	Lista DH 8-8







4

DOCUMENTOS E TROCA DE INFORMAÇÕES

Os itens relacionados a seguir devem ser providenciados pelo Terminal ou pelo navio, conforme indicado na tabela.

Informação	Preparado por:			Entregue para:			Comentários
	Terminal	Navio	Ambos	Terminal	Navio	Ambos	
Antes da chegada							
Estimativa de Chegada (ETA) e informações sobre a embarcação		X		X			Conforme documentação específica
Informações essenciais sobre o Terminal	X				X		Conforme documentação específica
Antes da transferência da carga/descarga							
Detalhes da carga/slop/lastro a bordo		X		X			Conforme documentação específica
Informações essenciais à operação (completar no local)	X				X		Conforme documentação específica
Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra			X			X	Conforme Apêndice A do Isgott

continua



Informação	Preparado por:			Entregue para:			Comentários
	Terminal	Navio	Ambos	Terminal	Navio	Ambos	
Durante a transferência da carga/descarga							
Repetir a Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra			X			X	Conforme Apêndice A do Isgott
Após a transferência da carga/descarga, antes da saída							
Informações necessárias à desatracação do navio			X			X	Quantidade de combustíveis e água a bordo
Após a desatracação, na saída do porto							
Informações relativas aos dados de saída do porto		X		X			Horário de desembarque do práctico e saída do porto



5

DESCRIÇÃO DO PORTO OU DO FUNDEADOURO

5.1 Descrição Geral

O Porto de Cabedelo é constituído de 2 berços para operação com granéis líquidos, operado pela Petrobras Transporte S.A. – Transpetro.

O Terminal opera com navios-tanque que transportam óleo diesel, gasolina e MGO.

A movimentação destes produtos visa atender o Estado da Paraíba e cidades vizinhas, sendo o MGO utilizado para abastecimento de embarcações.

5.2 Localização

5.2.1 Coordenadas

As instalações do Terminal estão situadas nas seguintes coordenadas: latitude 06° 58' 21" S e longitude 34° 50' 18" W.

5.2.2 Localização geográfica geral

O Terminal de Cabedelo está localizado na margem direita e junto à foz do Rio Paraíba do Norte, no Estado da Paraíba, fazendo parte do Porto de Cabedelo. Situa-se em frente à Ilha da Restinga, na parte nordeste da cidade de Cabedelo. Sua área de influência se estende aos Estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco.



5.3 Aproximação do Terminal

5.3.1 Rodoviário

Pela rodovia federal BR-230, integrada à BR-101, na periferia de João Pessoa (PB).

5.3.2 Ferroviário

O porto é servido pela Companhia Ferroviária do Nordeste, antiga Superintendência Regional Recife (SR 1), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

5.3.3 Fluvial

Pelo Rio Paraíba do Norte, apresentando condições de navegabilidade para embarcações com calado máximo de 7,5 m. Trafegam apenas pequenas embarcações a montante do porto, não influenciando no volume das cargas movimentadas.

5.3.4 Marítimo

A barra, na entrada do estuário do Rio Paraíba do Norte, tem largura de 170 m e profundidade de 9,5 m. O canal de acesso possui extensão total de 5,5 km, largura mínima de 120 m e profundidade de 9 m na baixa-mar.

5.3.5 Fundeadouros

- **Navios com menos de 5.000 tab ou em quarentena** – 06° 58' 67" S – 034° 50' 34" W.
Profundidade: 4m a 6 m.
Natureza do fundo (lama): o fundeadouro é limitado por um círculo de 1 milha de raio.
- **Navios com mais de 5.000 tab, em reparo ou litígio** – 06° 57' 92" S – 034° 51' 02" W.
Profundidade: 3m a 8 m.
Natureza do fundo (lama): abrigado para todos os ventos, com exceção do N. O fundeadouro é limitado por um círculo de 1 milha de raio.

As embarcações de esporte e recreio devem fundear ao S do cais do porto, em frente à Praia da Ribeira. No fundeadouro nas proximidades da barra, é recomendável usar 4 quartéis de amarra; nos restantes, 3 são suficientes.

Na faixa de 280 m em toda extensão do cais, bem como no canal de acesso ao porto, é proibido fundear.

5.3.6 Auxílios de navegação

Os navegantes que se destinam ao Porto de Cabedelo, procedentes do N, têm como auxílio à aterragem o Farol Traição, localizado na Ponta da Trincheira.





Durante o dia: a Malha do Sagi, que fica ao N do Rio Guaju e se assemelha a uma vela de jangada; o Monte Pelé, as igrejas do povoado de Traição e as barreiras do Miriri podem ser identificados e ajudar na demanda das proximidades da barra, onde há pontos notáveis, como a igreja de N. S. da Guia, 2 tanques prateados na Praia de Santa Catarina, o convento a W do Cabo Branco e o moinho Teone. Estes pontos são mais notáveis que o Farol Pedra Seca junto à barra, que, por ser pequeno, pode ser confundido com as jangadas que, eventualmente, navegam na região.

Os navegantes devem ter muita cautela na aproximação, pois os ventos constantes do quadrante e que sopram na região acarretam o caimento do navio para junto da costa, o que é perigoso, porque ao N de Cabedelo, junto à ponta de Lucena, as águas são profundas, havendo inúmeros baixios e pedras. À noite, as luzes de faróis e torres e o clarão de João Pessoa auxiliam o navegante.

Em ocasião de cerração, é prudente utilizar o radiofarol do aeroporto de João Pessoa para auxílio na aterragem, tendo-se a necessária cautela. O uso do ecobatímetro e do radar não pode ser dispensado.

Quando procede do S, o navegante, em primeiro lugar, avista o Cabo Branco e, logo a seguir, o convento, a igreja ao S do farol e o próprio farol. Quando se marca o Cabo Branco pelo través, já é possível identificar o Farol Pedra Seca na entrada da barra, nas proximidades de Cabedelo.

Como na aterragem, quando se procede do N, recomenda-se cautela na aproximação com ventos vigorosos e a utilização do ecobatímetro, radiogoniômetro e radar.

Na preamar, para que sejam admitidas com segurança no porto, as embarcações devem ter as seguintes características:

- Comprimento de até 160 m – Calado máximo na preamar: 8,50 m.
- Comprimento entre 160 m e 170 m – Calado máximo na preamar: 8,10 m.
- Comprimento entre 170 m e 180 m – Calado máximo na preamar: 7,70 m.
- Comprimento entre 180 m e 190 m – Calado máximo na preamar: 7,30 m.
- Comprimento entre 190 m e 200 m – Calado máximo na preamar: 7 m.

Na baixa-mar, os navios de até 200 m de comprimento e 30 m de boca devem ter no máximo 7 m de calado.

5.3.7 Praticagem

Dentro ou fora da área portuária, a praticagem é obrigatória para todos os navios que se destinam a Cabedelo. Os práticos para o Porto de Cabedelo podem ser requisitados por meio





do agente da embarcação, 24 horas antes da chegada. Podem, também, ser requisitados por meio do canal 16 em radiotelefonema VHF. Se o navio dispuser de telefone celular móvel, o práctico poderá ser requisitado pelo telefone (0xx83) 3228-4261 ou pelo fax (0xx83) 3228-1349, de Cabedelo.

O local de espera e dispensa do práctico está definido como o ponto de fundeio situado a 1,6 milha a NE da Ponta de Mato, constante da Carta DHN 830. Por ocasião do fundeio para recebimento do práctico, é aconselhável fazer uma pesquisa de fundo antes de lançar o ferro do navio, quando ainda não se tiver conhecimento do local, pois nas suas proximidades, há pedras que podem entocá-lo.

Depois de atracados, os navios devem ficar em condições consideradas satisfatórias pelo práctico e operadores do Terminal.

5.3.8 Rebocadores e serviços portuários

Os serviços de rebocadores disponíveis são providenciados, para atracação e desatracação, pelos agentes do navio. Os agentes providenciam os rebocadores para atracação, baseados na sua previsão de chegada (ETA informado pelos navios). Nas desatracações, os rebocadores são solicitados de acordo com a previsão de término da operação fornecida pelo navio e tempo de liberação deste.

A forma de comunicação entre rebocadores e navios durante as manobras de atracação e desatracação se dá por rádio VHF. Tais aparelhos ficam ligados continuamente, a fim de atender a qualquer chamado de navio atracado no píer ou do pessoal de operação do Terminal. Como alternativa para o caso de falha em aparelhos do navio ou rebocador durante a manobra, os navios usarão os seguintes sinais de apito:

Chamada:

→ 4 sons longos, seguidos por 1 ou 2 curtos – O número de apitos curtos define se são chamados 1 ou 2 rebocadores, respectivamente.

Antes de passar o cabo-reboque:

→ 2 sons curtos – Preparar para empurrar avante ou pegar o cabo na proa.

→ 3 sons curtos – Preparar para empurrar a ré ou pegar o cabo de popa.

Depois de passar o cabo-reboque:

→ 1 som longo – Puxar para boreste.

→ 2 sons curtos – Puxar para bombordo.

→ 3 sons curtos – Parar de puxar.

Manobrando a contrabordo:

→ 1 som curto – Puxar.

→ 2 sons curtos – Empurrar.





Outros sinais, por apito, também são usados para embarcações auxiliares:

Chamada:

→ 2 sons longos seguidos de um curto – Para chamar a embarcação do práctico.

→ 1 som longo seguido de um curto – Para chamar a lancha.

Todas as ordens recebidas pelo rebocador devem ser acusadas com um som curto. Em face dos rebocadores possuírem VHF, as ordens de manobra, normalmente, são transmitidas pela fonia.

Os rebocadores dispõem de lâmpadas Aldis, para comunicações por sinais Morse.

Lancha da praticagem – O práctico utiliza a lancha da praticagem de Cabedelo.

O porto dispõe de um serviço de amarração que é realizado pela empresa Seaport; a lancha do práctico auxilia na manobra dos cabos. Esse serviço é acionado pela Agência Paraibana.

5.3.9 Riscos de navegação

Conforme mencionado no subitem 5.3.5, os navegantes devem ter o máximo cuidado no momento da aterragem em direção a Cabedelo, fazendo uso do ecobatímetro, radar e demais equipamentos modernos de posicionamento.

Há constantes ventos do quadrante que acarretam o caimento do navio para junto da costa, muito rasa e perigosa, em decorrência de baixios e pedras.

Há SE do Baixo do Lucena existe um casco soçobrado perigoso para a navegação. Os navegantes, ao demandarem ao Porto de Cabedelo, devem ter atenção com dois altos-fundos, de 4,1m e 4,6 m, respectivamente, existentes nas posições latitude 06° 56' 62" S e longitude 034° 49' 52" W, e latitude 06° 56' 52" S e longitude 034° 49' 31" W, respectivamente defendidos pelas bóias de números 4 e 6.

Há E da Ponta do Bessa e, por fora da isóbata de 10 m, existe o alto-fundo casco queimado, sondando 8 m.

Toda a área marítima costeira que se situa dentro da isóbata de 10 m (Carta 806) é pontilhada de zonas rochosas e submersas que produzem arrebentações e oferecem grande perigo para navios de calado superior a 7m que se aproximam da costa.

5.3.10 Restrições gerais

Todo navio deve chegar ao Terminal com lastro suficiente para manter um Trim máximo de 3 m, e um calado seguro durante as manobras.

Recomenda-se como limite de velocidade máxima para manobras no porto:

→ Vento = 20 nós.

→ Corrente = 30 nós.





5.4 Áreas de Manobras

A bacia de manobra, próxima ao píer, tem aproximadamente 300 m e localiza-se em frente aos berços, entre os de números 101 e 103, com aproximadamente 9,5 m de profundidade.

Essa área serve para o navio girar em torno do seu eixo, possibilitando ao mesmo atracar no píer de bombordo ou de boreste.

5.4.1 Auxílios de navegação e atracação

Os equipamentos utilizados para auxiliar na atracação do navio são todos de propriedade da praticagem do Porto de Cabedelo, controlando as profundidades.

O Terminal de Cabedelo não possui equipamentos para auxiliar na atracação dos navios, equipamentos estes como docking radar, usado para medir a velocidade e o ângulo de aproximação do navio.

5.4.2 Controlando as profundidades

A Capitania dos Portos controla, por meio de batimetria, a profundidade do canal que dá acesso ao cais, como também a profundidade do ponto de atracação e de manobras.

A profundidade no Porto de Cabedelo é variável durante os anos, em decorrência do assoreamento causado pelo Rio Paraíba que, nas épocas de chuva, aumenta a correnteza quando deságua no mar. Dessa forma, o canal, a área de manobra e o ponto de atracação precisam ser dragados em intervalos de tempo determinados pelo estudo de batimetria realizado pela Capitania dos Portos.

5.4.3 Dimensões máximas

O porte máximo das embarcações para atracação no TA/Cabedelo é de 40.000 TPB para atracações nos berços 101 e 103.

5.5 Fatores Ambientais

A pressão atmosférica média anual fica em torno de 1.012 mb.

As temperaturas observadas durante o ano oscilam entre 17°C, em junho, e 38°C, em fevereiro. A umidade relativa do ar durante o ano é de cerca de 82%.

As informações meteorológicas da área estão descritas a seguir:

5.5.1 Ventos

Os ventos predominantes são os do quadrante leste, estando o Terminal de Cabedelo localizado no cinturão de formação de ventos alísios. Ventos de qualquer força tendem





a criar pequenas vagas, que se desenvolvem com a intensidade, duração e velocidade do vento, especialmente as vindas do norte.

5.5.2 Ondas

As ondas na área de fundeio são resultantes das forças do vento dominante, bem como de sua direção e duração. Se o vento for de E-SSE, a altura média das ondas varia entre 0,9 m e 1,4 m.

5.5.3 Precipitação

O período de maior concentração de chuvas vai de março a junho, considerado na região o inverno, sendo a precipitação máxima de 390 mm/mês, referente a junho. No verão, que vai de outubro a dezembro, cai para 48 mm/mês, em novembro.

5.5.4 Tempestades com raios

As tempestades com raios são pouco freqüentes e de baixa intensidade durante o ano, podendo ocorrer ocasionalmente no período do inverno.

5.5.5 Visibilidade

A visibilidade, normalmente considerada de boa a excelente, pode ser reduzida no período de chuvas. Não há neblina em Cabedelo.

5.5.6 Correntes da maré

Em decorrência da configuração da costa, a corrente que prevalece é a corrente de maré, cuja direção na enchente é para o sul e na vazante é para o norte.

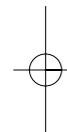
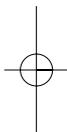
5.5.7 Variação dos níveis de maré

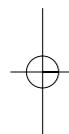
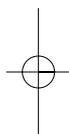
Maré de natureza semi-diurna. O nível de redução se refere a menor altura possível das marés baixas. O nível médio sobre o nível de redução no Porto de Cabedelo é de 1,25 m, referente à carta DHN 830. A variação da maré no Porto de Cabedelo vai de 2 m na maré alta a 1 m na maré baixa.

Mais detalhes podem ser encontrados na tábua de marés DH-29, publicações da DHN.

5.5.8 Medições

O Terminal não dispõe das informações instantâneas de intensidade e sentido do vento e da corrente. Quando as embarcações se aproximam para atracar, essas informações poderão ser disponibilizadas pela praticagem, via rádio VHF, ao representante de bordo.







6

DESCRIÇÃO DO TERMINAL

6.1 Descrição Geral

O Terminal de Cabedelo iniciou suas atividades em 1981. No começo, suas operações restringiam-se ao recebimento de álcool hidratado por caminhões-tanque das usinas produtoras da Paraíba e transferência do combustível por meio de navios para outros Estados, viabilizando, assim, a comercialização da produção de álcool da Paraíba. Nessa época, a Petrobras Distribuidora (BR) era responsável pela operação do Terminal, num contrato de prestação de serviço com a holding.

Em 1993, a Petrobras assumiu as instalações do Terminal, ampliando suas atribuições. A Petrobras passou a receber derivados de petróleo por cabotagem (gasolina e diesel) para todas as companhias distribuidoras, armazenar produtos para algumas delas e abastecer os navios no Porto de Cabedelo com MGO.

Em 2001, o Terminal passou a ser operado pela Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, subsidiária integral da Petrobras, empresa criada para atender o disposto no artigo 65 da Lei 9.478 de 1997 (quebra do monopólio de petróleo).

Hoje, o Terminal ainda é totalmente responsável pelo suprimento de derivados de petróleo ao Estado da Paraíba, com área de influência se estendendo aos Estados de Pernambuco e Rio Grande do Norte.

O Terminal conta com um parque de tancagem, composto de 2 tanques da própria Transpetro, cada um com capacidade para 10,5 milhões de litros, e 6 tanques da BR,



com capacidade para 12 milhões de litros, destinados à armazenagem de gasolina, diesel, MGO, álcool hidratado e álcool anidro.

O abastecimento é feito através de dutos ou caminhões-tanque, que transportam produto da tancagem ao porto.

O Terminal recebe atualmente em média 41.000 m³/mês de derivados de petróleo e álcool, por meio de navios-tanque e caminhões tanque, sendo 1.500m³/mês de álcool por CTQ, 18.000 m³/mês de gasolina por nt e 21.500 m³/mês de óleo diesel também por NT.

6.2 Detalhes Físicos dos Berços

A tabela na próxima página apresenta as características dos berços de atracação do Porto de Cabedelo.

6.3 Arranjos de Atracação e de Amarração

A tabela na página a seguir indica por berço: rebocadores, velocidade máxima e ângulo de aproximação, gatos/cabeços de amarração e número de cabos requeridos para amarração de navios.

6.4 Características do Berço para Carga, Descarga e Abastecimento

A tabela na página seguinte indica por berço: os produtos movimentados; os mangotes disponíveis; as conexões, reduções e detalhes do flange; os limites de temperatura; as vazões e pressões máximas de carregamento/descarga etc.

6.5 Gerenciamento e Controle

A sala de operação do TA/Cabedelo fica situada na área próxima da tancagem de diesel/MGO, cerca de 1 km do Porto de Cabedelo. Nessa central, fica o operador responsável pelo controle de todas as operações do Terminal. Existem, no píer, operadores auxiliares contratados, que realizam o preparo da conexão dos mangotes ao navio e orientam sua atracação e posição, realizando, também, o acompanhamento visual da descarga.

A comunicação com os navios é feita por meio de rádios VHF em frequência marítima previamente combinada e registrada. Um meio secundário, a telefonia celular, é acertado em caso de falha no sistema principal.



Detalhes Físicos dos Berços

Nº do Berço	Tipo	Comprimento do Berço (m)	Profundidade (m)	Maré (metros)		Boca (máx.)	Comprimento do Navio (máx.)	Produtos Movimentados	Deslocamento (máx.) [t]	Observação
				Sizigia	Seca					
101	L	200	11	2,7	0,0	N/A	200	Diesel / MGO, gasolina	40.000	O Terminal não possui equipamentos que registram a velocidade e distância de aproximação do navio; isso é feito por observação.
103	L	200	11	2,7	0,0	N/A	200	Diesel / MGO, gasolina	40.000	

Nota: N/A: não aplicável

Arranjos de Atracação e de Amarração

Nº do Berço	Requer Prático para Manobras	Porte da Embarcação (exemplo) TPB (máximo)	Nº & BP dos Rebocadores				Aproximação		Pontos de Amarração		Cabos de Amarração (Recomendado proa e popa)		
			Atracação		Desatracação		Velocidade [máx]	Ângulo [máx]	Cabeços	Gatos	Lançante	Través	Espingue
			Nº	BP	Nº	BP							
101	Sim	Até 40.000	2	14	2	14	-	-	6	-	3	-	2
103	Sim	Até 40.000	2	14	2	14	-	-	6	-	3	-	2

Características do Berço para Carga, Descarga e Abastecimento

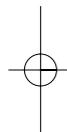
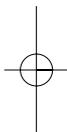
Nº do Berço	Produtos	Flanges dos Mangotes	Reduções Disponíveis no Berço	Recebe ou Envia	Temperatura (máxima)	Vazão (máxima em m ³ /h)	Pressão (kgf/cm ²)	Observação
101	Diesel/MGO e Gasolina	4 X 8"	-	Recebe e envia	Ambiente	2.600	7	
103	Diesel/MGO e Gasolina	4 X 8"	-	Recebe e envia	Ambiente	2.600	7	



6.6 Principais Riscos

Os principais riscos associados à estadia dos navios nos berços 101 e 103 do Porto de Cabedelo, operados pelo TA/Cabedelo, são:

- Quando desprotegido pela ausência de navio de maior porte no berço 105, o navio que estiver atracado no berço 101 ou 103 fica mais vulnerável, quando há incidência de forte corrente no sentido sul-norte, ao risco de afastamento das defensas do cais.
- Os riscos anteriormente descritos requerem maior atenção da tripulação dos navios com relação aos cabos de amarração.





7

PROCEDIMENTOS

Durante a estadia do navio no porto, são realizadas várias ações para possibilitar uma operação segura e gerenciar os riscos de forma a minimizá-los. Em todas as fases, conforme descrito a seguir, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

7.1 Antes da Chegada

7.1.1 Quando atracar, após a inspeção de segurança realizada, baseada no checklist do Isgott, se houver pendências que não sejam solucionadas pela tripulação, o navio não terá autorização do Terminal para o início da operação.

7.1.2 Reparos a bordo e lavagem dos tanques de carga do navio devem ser efetuados, preferencialmente, na área de fundeio. Para realização desses serviços com o navio atracado, será necessária autorização prévia do Terminal e do porto.

7.1.3 Os navios que se destinam às instalações do TA/Cabedelo deverão indicar a estimativa de chegada (ETA) com 24 horas de antecedência, diretamente ao respectivo agente. Na informação do ETA, deve-se especificar a hora local.

7.2 Chegada

7.2.1 As autoridades portuárias são acionadas pelos agentes dos navios em razão da chegada e previsão para atracação. Em regra geral, a visita é realizada após a atracação.





As solicitações de abastecimento de MGO devem ser encaminhadas ao UN-Bunker, por intermédio do seu agente.

7.2.2 As informações do Terminal para o navio e vice-versa estão descritas na carta inicial do Siscope e no anexo da carta inicial baseada na N-2689.

Segue, abaixo, a relação dos endereços e telefones importantes no porto:

Receita Federal

Rua Presidente João Pessoa, 75 – Centro
58310-000 – Cabedelo – PB
Tel.: (83) 3228-1208

Delegacia de Polícia

Travessa João Vitaliano, s/n – Centro
58310-000 – Cabedelo – PB
Tel.: (83) 3228-1963

Hospital e Pronto-Socorro Geral de Cabedelo

Rua Juarez Távorá, 84 – Centro
58310-000 – Cabedelo – PB
Tel.: (83) 3228-3900

Corpo de Bombeiros de Cabedelo

Rua Prefeito Enivaldo F. de Miranda, 70 – Centro
58310-000 – Cabedelo – PB
Tel.: (83) 3228-2762

7.3 Atracação

7.3.1 Sistema de amarração do navio

Os cabos de amarração merecem cuidados permanentes, a fim de conservar o navio sempre atracado. Todos os cabos devem ser mantidos sob tensão adequada durante a operação, com os guinchos sob freio, não sendo permitido o uso de guinchos de tensão automática.

Todos os cabos de amarração têm de ser do mesmo tipo, bitola e material (fibra ou arame); não sendo permitido o uso de amarrações mistas.

Amarrações mistas são aquelas em que os cabos que exercem a mesma função são de tipo, bitola e materiais diferentes.

Os cabos de amarração precisam estar dispostos o mais simetricamente possível em relação ao meio do navio.





No Porto de Cabedelo, os cabeços são muito próximos à beira do cais. Sendo assim, estes não permitem a sua colocação perpendicularmente ao eixo longitudinal do navio e são passados o máximo possível para vante e para ré.

Os espringues deverão ser orientados o mais paralelamente possível ao eixo longitudinal do navio.

Se forem usados chicotes de fibra nos cabos de arame, estes deverão ser do mesmo tipo, com bitola 25% a mais que a carga de ruptura mínima do cabo de arame, do mesmo material e comprimento.

O ângulo dos lançantes de proa e de popa, em relação à direção de um través perpendicular ao eixo longitudinal do navio, não pode exceder 45°.

7.3.2 Acesso navio/terra

Os píeres do Porto de Cabedelo não dispõem de escadas para fácil acesso aos navios atracados. Os tripulantes, ao desembarcarem, utilizarão as escadas do navio, sendo elas do tipo portaló ou prancha.

7.4 Antes da Transferência da Carga

7.4.1 O isolamento elétrico entre navio e Terminal é feito por meio de juntas celeron, garantindo a descontinuidade elétrica.

7.4.2 Os recursos necessários para conexão são acertados no primeiro contato do navio com o Terminal, conforme documentação específica deste último para operação de descarga, tais como: carta inicial do Siscope e anexo da carta baseada na N-2689.

O navio deve dispor das tomadas de descarga compatíveis com as do Terminal, a fim de possibilitar a conexão dos mangotes.

7.4.3 As medições de bordo serão realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pelos representantes do Terminal e demais inspetores. O material utilizado deve estar devidamente aterrado e os acessórios de medição têm de ser à prova de explosão.

7.4.4 O início da operação só ocorre após o preenchimento de toda a documentação entregue pelos representantes de terra e de bordo.

7.4.5 A Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra (Apêndice A do Isgott) é checada e preenchida pelo imediato do navio e pelo representante do Terminal, durante a liberação inicial do navio. O Terminal de Cabedelo não possui Giaont.

7.4.6 Deverá ser estritamente observada a proibição quanto à permanência de embarcações miúdas não-autorizadas no costado ou nas proximidades dos navios



atracados. Somente as embarcações de serviço do Terminal ou as autorizadas poderão ficar nas proximidades ou a contrabordo, desde que satisfaçam todas as condições de segurança. A transgressão dessa norma terá de ser comunicada à autoridade competente.

7.4.7 Os navios atracados não poderão movimentar sua(s) hélice(s) enquanto permanecerem conectados aos mangotes de descarga.

7.5 Transferência na Descarga

7.5.1 O monitoramento das pressões durante a transferência do produto é registrado pelos representantes de bordo e de terra no manifold do navio de hora em hora. O Terminal acompanha as variáveis de pressão e densidade no manifold de bordo e de terra, respectivamente, por meio de um formulário específico. As vazões dos dois lados da operação são retiradas de hora em hora e comparadas entre as partes tendo, de acordo com a sistemática utilizada, um parâmetro limite para controle operacional. Qualquer alteração nas condições de operação deve ser comunicada e documentada entre as partes. Durante a operação, é expressamente proibido o fechamento de válvulas que ocasionem contrapressão no sistema.

7.5.2 As redes e os tanques de lastro e deslastro dos navios devem ser destinados somente para este fim, estando isoladas das demais redes de bordo. O lastro de água a ser descarregado para o mar deverá estar completamente isento de óleo, qualquer resíduo oleoso ou outra substância capaz de causar poluição das águas do mar.

7.5.3 O TA/Cabedelo não dispõe de tanques para recebimento de resíduos de slop dos navios.

7.5.4 Normalmente não é aceita a operação convencional de limpeza de tanques no Porto de Cabedelo, em razão do motivo citado no subitem 7.5.3. Entretanto, se for necessário, o navio deverá mover o resíduo para seu slop.

7.5.5 Não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção de qualquer natureza, que envolvam ou venham a envolver risco de centelhas ou outros meios de ignição, enquanto o navio estiver atracado aos píeres do porto. Em casos extremos, todas as normas de segurança deverão ser observadas e atendidas. Reparos que envolvam as instalações dos píeres ou impliquem alguma restrição do navio durante a estadia deverão ser previamente comunicados ao Terminal pelo porto, ou em caso de serviço por parte do Terminal, este terá de comunicar ao porto.

7.5.6 As inspeções intermediárias, conforme Apêndice A do Isgott, serão realizadas pelo imediato e pelo operador, durante a operação do navio conforme acordado.





7.5.7 A interrupção da carga ou descarga do navio deve ocorrer em qualquer situação que possa oferecer perigo, seja para o navio ou para o Terminal.

As operações poderão ser suspensas temporariamente durante tempestades, trovoadas e/ou ventos fortes.

O pessoal da operação do Terminal está autorizado a interromper/suspender a operação no caso de descumprimento de quaisquer regras e normas concernentes à segurança, universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de derivados.

O comandante do navio tem o direito de interromper a operação, caso tenha razões para crer que as atividades em terra não ofereçam segurança, desde que avise com antecedência aos operadores do Centro de Controle Operacional.

7.5.8 Para qualquer situação de emergência, o TA/Cabedelo interrompe as operações em curso para que todos os recursos estejam voltados para mitigação do sinistro. As ações e os contatos para cada tipo de emergência estão descritos no PCL do Terminal.

7.6 Medições e Documentação

7.6.1 Após o término da operação, deve-se iniciar a drenagem dos mangotes de carregamento usados. Os operadores do Terminal providenciarão a drenagem dos mangotes utilizados para sistema fechado no píer. O representante do navio deverá providenciar a drenagem do trecho de bordo.

7.6.2 As medições finais de bordo serão realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pelos representantes do Terminal e demais inspetores. O material utilizado precisa estar devidamente aterrado e os acessórios de medição tem de ser à prova de explosão. É recomendável que a liberação final do navio se dê após a comparação das quantidades movimentadas e do complemento da documentação de estadia.

7.7 Desatracação e Saída do Porto

7.7.1 Durante a manobra de desatracação e saída do porto, deve-se observar os limites do canal e perigos relatados no item 5.3 e seus subitens.

7.7.2 O práctico desembarca no mesmo ponto de embarque descrito no item 5.3, onde a lancha de praticagem o aguardará.

7.8 Atendimento ao ISPS Code

O Terminal de Cabedelo possui implementadas medidas de proteção de segurança empresarial aplicáveis aos navios e às instalações portuárias, nos termos das exigên-





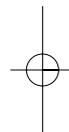
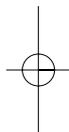
cias da Internacional Maritime Organization – IMO, mediante a adoção do código ISPS – Internacional Ship and Port Facility.

Em caso de necessidade, estas medidas de proteção podem ser acionadas pelo navio por meio do supervisor de segurança portuária do Terminal (PFSO – Port Facility Security Officer) ou pelo rádio VHF, canais de chamada 16 ou 9.

O Terminal de Cabedelo opera normalmente no nível 1 de segurança. Para mais detalhes, o supervisor de segurança portuária do Terminal, que está capacitado de acordo com os requisitos exigidos pela IMO, poderá ser contactado:

Tel.: (83) 228-2936

Cel.: (83) 9982-5626





8

ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO

8.1 Controle Portuário ou VTS

Este item não é aplicável ao TA/Cabedelo.

8.2 Autoridade Marítima

8.2.1 A autoridade marítima a que o Terminal está subordinado é a Capitania dos Portos da Paraíba.

8.2.2 O delegado da Capitania dos Portos da Paraíba determina quando realizará visita das autoridades, após a atracação do navio no píer do Porto de Cabedelo.

8.2.3 Os limites oficiais do Porto de Cabedelo vão do estuário do Rio Paraíba às coordenadas de latitude 06° 59" S e longitude 06° 55" S.

A Capitania dos Portos é a autoridade marítima nos limites do Porto de Cabedelo, cabendo a ela a responsabilidade de determinar as ações e autuar os responsáveis por qualquer incidente dentro dos limites do porto.

8.3 Praticagem

8.3.1 Para todas as manobras de navios, a partir do ponto de embarque do práctico (item 5.3), a praticagem é obrigatória.



8.3.2 Organizações de praticagem que operam no Porto de Cabedelo:

Praticagem de Cabedelo

Rua Maura Viana Medeiros, 176 – Centro
58310-000 – Cabedelo – PB
Tel.: (83) 3228-2195 / 3228-1801

Paraíba Praticagem

Rua Presidente João Pessoa, 27 – Centro
58310-000 – Cabedelo – PB
Tel.: (83) 3228-1478 / 3228-1349

8.3.3 Para todas as situações, o serviço de praticagem é acionado pelo agente do navio. Em casos de emergências, de acordo com a disponibilidade, o prático será colocado no navio no primeiro horário possível.

8.4 Rebocadores e Outros Serviços Marítimos

8.4.1 Relação dos rebocadores disponíveis no fundeadouro e/ou Terminal.

Operador	Nome	Tipo	Total HP	Tração Estática (Bollard-Pull)
Sobrare	Mercurius	Empurador	1.200	13,5
Sobrare	Leones	Empurador	1.200	15,5

8.4.2 Demais serviços marítimos relevantes do porto

Lanchas de apoio: o serviço de lancha é realizado pela lancha do prático. Havendo necessidade, tal serviço pode ser solicitado diretamente ao agente do navio com a devida antecedência.

8.5 Outros Terminais Petroleiros/de Gás

Não aplicável ao TA/Cabedelo.

8.6 Outros Usuários Principais

Não aplicável ao TA/Cabedelo.





9

PLANEJAMENTO DE EMERGÊNCIA E COMBATE

9.1 Contatos de Emergência

A tabela a seguir indica os contatos essenciais com número de telefone, fax e canais/freqüências de rádio.

Organização	Horários de Funcionamento	Sigla de Identificação	Telefone (83)	Fax (83)	Celular (83)	VHF/UHF	
						Chamada	Conversaão
Capitania dos Portos	24 horas	-	3241-1293	-	9981-5359	16	14
Rebocadores	24 horas	-	3228-8844	3228-8848	-	16	14
Práticos	24 Horas	-	3228-2195	-	-	16	14
Sala de Controle do Terminal	7h20 às 16h20	CCO	3228-3343	3228-3493	9979-2261	16	9
Administrativo	7h20 às 16h20	-	3228-3936	3228-3493	-	-	-
Supervisão do TA/Cabedelo	7h20 às 16h20	-	3228-3936	3228-3493	9981-3245	-	-
Bombeiros	24 horas	-	3228-8632	-	-	-	-
Defesa Civil	24 horas	-	3218-4679	-	9979-0994	-	-
Prefeitura de Cabedelo	8h às 17h	-	3250-3200	-	-	-	-
Sudema	24 horas	-	3218-5581	-	9985-0032	-	-
Ibama	24 horas	-	3218-7200	-	-	-	-



9.2 Áreas Sensíveis para o Meio Ambiente

No PCL (mapas, desenhos e anexos), as áreas mais sensíveis a um impacto ambiental estão relacionadas no mapa de sensibilidade ambiental, evidenciando, conforme área selecionada, os pontos que estão sujeitos ao maior impacto quando ocorrer esse tipo de evento na região de Cabedelo.

9.3 Descrição Geral da Organização de Combate a Emergências

As responsabilidades para tratar das emergências possíveis que envolvam as embarcações que chegam ao Terminal.

Incidentes Dentro da Área do Porto/Terminal de Cabedelo

Tipo de incidente	Organização responsável	Outras organizações envolvidas			
Colisão no canal	Capitania dos Portos	Defesa Civil	Transpetro	-	-
Embarcação encalhando	Capitania dos Portos	Defesa Civil	Transpetro	-	-
Colisão no berço	Capitania dos Portos	Transpetro	Defesa Civil	-	-
Embarcação afundando	Capitania dos Portos	Defesa Civil	Corpo de Bombeiros	Transpetro	-
Incêndio na embarcação	Navio	Transpetro	Corpo de Bombeiros	Defesa Civil	Capitania dos Portos
Incêndio no berço	Transpetro	Corpo de Bombeiros	Defesa Civil	Capitania dos Portos	Cia. Docas da Paraíba
Poluição	Transpetro ou navio	Capitania dos Portos	Sudema	Ibama	Defesa Civil

9.4 Planos de Contingência

9.4.1 O PCL (Plano de Contingência Local) é o plano do TA/Cabedelo para combate às emergências em todas as suas instalações. O documento está disponível em todas as áreas operacionais, em quadros localizados nas entradas das salas de operação, manutenção e prédios administrativos. O responsável por sua atualização é o SMS local (atividade de saúde, meio ambiente e segurança).

9.4.2 Os navios atracados devem manter os cabos de reboque de emergência passados nos cabeços de bordo e pendentes até a altura da água durante toda a operação, pela bochecha e pela alheta do bordo oposto ao de atracação.





Os equipamentos de emergência e de combate a incêndio deverão ser mantidos prontos para uso, enquanto o navio permanecer atracado. As mangueiras de incêndio de operação têm de ser estendidas, uma a vante e outra a ré das tomadas de carga.

Deve ser mantido pronto para uso um kit de combate à poluição (serragem, trapos, pás, baldes, rodos, bombas de transferências etc.), para ser usado em caso de derrame de óleo. As precauções suplementares serão tomadas com o objetivo de evitar poluição das águas do mar por derivados.

O TA/Cabedelo dispõe de Centro de Resposta a Emergências (CRE), dotado de modernos equipamentos e facilidades diversas para serem usados em caso de poluições acidentais. Periodicamente, são realizados treinamentos intensivos, que capacitam os empregados do Terminal a agir conforme o PCL. Situado em ponto estratégico, permite rápida atuação no combate às emergências. No seu galpão, ficam estocadas barreiras de contenção, recolhedores de óleo e demais equipamentos e materiais necessários às fainas. As embarcações recolhedoras ficam à disposição numa marina para pronta utilização. A embarcação de apoio situa-se dentro do Terminal de Cabedelo para imediata utilização.

9.4.3 O Terminal não dispõe de equipamentos para atendimentos de primeiros socorros na área do píer. Os equipamentos utilizados para este fim ficam localizados no próprio Terminal, que está distante do píer aproximadamente 1 km. Em caso de acidente mais grave, o Corpo de Bombeiros, que fica a cerca de 100 m do Terminal, é acionado.

9.5 Recursos Públicos de Combate a Emergências

9.5.1 Administrador portuário

A entidade administradora do Porto de Cabedelo não possui recursos de combate à emergência.

9.5.2 Autoridade marítima

A autoridade marítima em Cabedelo não possui recursos para combate à emergência no Porto de Cabedelo.

9.5.3 Serviços locais de emergência

O Corpo de Bombeiros, a Polícia e a Unidade Hospitalar da Paraíba possuem os recursos a que se destinam e são acionados conforme PCL, mas não dispõem de equipamentos para combate à poluição do meio ambiente.

9.5.4 Organizações de combate estaduais e nacionais

No Porto de Cabedelo, somente a Transpetro e as companhias do Sindicom possuem recursos que podem ser utilizados na mitigação de eventos de poluição do mar.





9.5.5 Planos de apoio mútuo

A instituições listadas a seguir participam do PAM-CIC (Plano de Auxílio Mútuo da Cidade de Cabedelo). Seus recursos estão disponíveis, conforme previamente acordado no referido plano.

- Corpo de Bombeiros do Estado da Paraíba
- Transpetro/TA/Cabedelo
- Terminal da Esso
- Terminal da Petrobras Distribuidora
- Prefeitura Municipal de Cabedelo
- Defesa Civil
- Terminal de Cabedelo

9.6 Combate ao Derrame de Óleo

Os subitens abaixo descrevem os recursos disponíveis para combate à poluição nas áreas adjacentes ao Terminal e píer.

9.6.1 Capacidade de combate do Terminal

Os recursos disponíveis no Terminal, para combate a situações de derrame de óleo, estão relacionados no PCL, que se encontra disponível em todas as áreas administrativas, operacionais e de manutenção do TA/Cabedelo.

9.6.2 Capacidade de combate do órgão de meio ambiente

O órgão de meio ambiente da Paraíba não possui recursos para combate de derramamento de óleo no mar.

9.6.3 Recursos disponíveis dos Planos de Apoio Mútuo de outros terminais

Os recursos disponíveis em outros Terminais da Transpetro, para atendimento a emergências de poluição ocorridas nas adjacências do Terminal, estão listados no PCL dos respectivos Terminais.

9.6.4 Combate de tier 2

Organização designada para combater uma poluição significativa.

Nesses eventos, são solicitados recursos regionais da Transpetro/Petrobras. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento estão descritos no PCL.





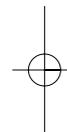
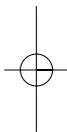
9.6.5 Combate de tier 3

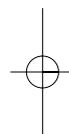
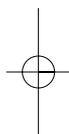
Organização designada para combater uma grande poluição.

Nesses eventos, são solicitados recursos nacionais da Transpetro/Petrobras. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento estão descritos no PCL.

9.7 Combate a um Incidente de Grande Porte

O PCL do TA/Cabedelo relaciona as ações e os responsáveis para cada tipo de evento previsto, que possa ocorrer dentro de sua unidade, faixa de dutos ou embarcações. Para os eventos que não estão previstos no referido documento, a Transpetro/Petrobras disponibilizará todos os recursos nacionais ou internacionais que estejam ao seu alcance.





CONTATOS

As tabelas a seguir indicam a organização, cargo, telefone, fax, e-mail e canal/frequência de rádio.

10.1 Terminal

Local	Contato	Telefone (55 83)	Fax (55 83)	Canais de VHF/UHF	
				Chamada	Conversa�o
Berços 101 e 103	Operador	–	–	16	9
(CCO) Centro de Controle	Operador	3228-3343	–	16	9
Supervisor	Supervisor	3228-2936	3228-3493	16	9
Segurança (SMS)	Operador	3228-3343	–	16	9

10.2 Serviços Portuários

Organiza�o	Contato	Telefone (55 83)	Fax (55 83)	E-mail	Canais de VHF/UHF	
					Chamada	Conversa�o
Capitania dos Portos	Oficial de serviço	3241-1293	–	–	16	9
Associa�o de Práticos	Agência	3228-2195	–	–	16	9
Rebocadores	Agência	3228-8848	–	–	16	9

10.3 Agentes de Navegação e Fornecedores Selecionados

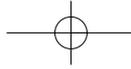
Empresa	Negócio	Telefone (55 83)	Fax (55 83)	E-mail	Canais de VHF/UHF	
					Chamada	Conversaço
Paraibana	Agente	3228-4261	3228-3716	apdm@veloxmail.com.br	16	9
Heitor Gusmão	Agente	3228-3030	-	-	-	-
Willians	Agente	3228-1350	-	-	-	-
Ton	Agente	3228-1960	-	-	-	-

10.4 Autoridades Locais, Agências Estaduais e Nacionais

Na tabela do item 9.1, consta a relação dessas autoridades e de seus respectivos contatos.

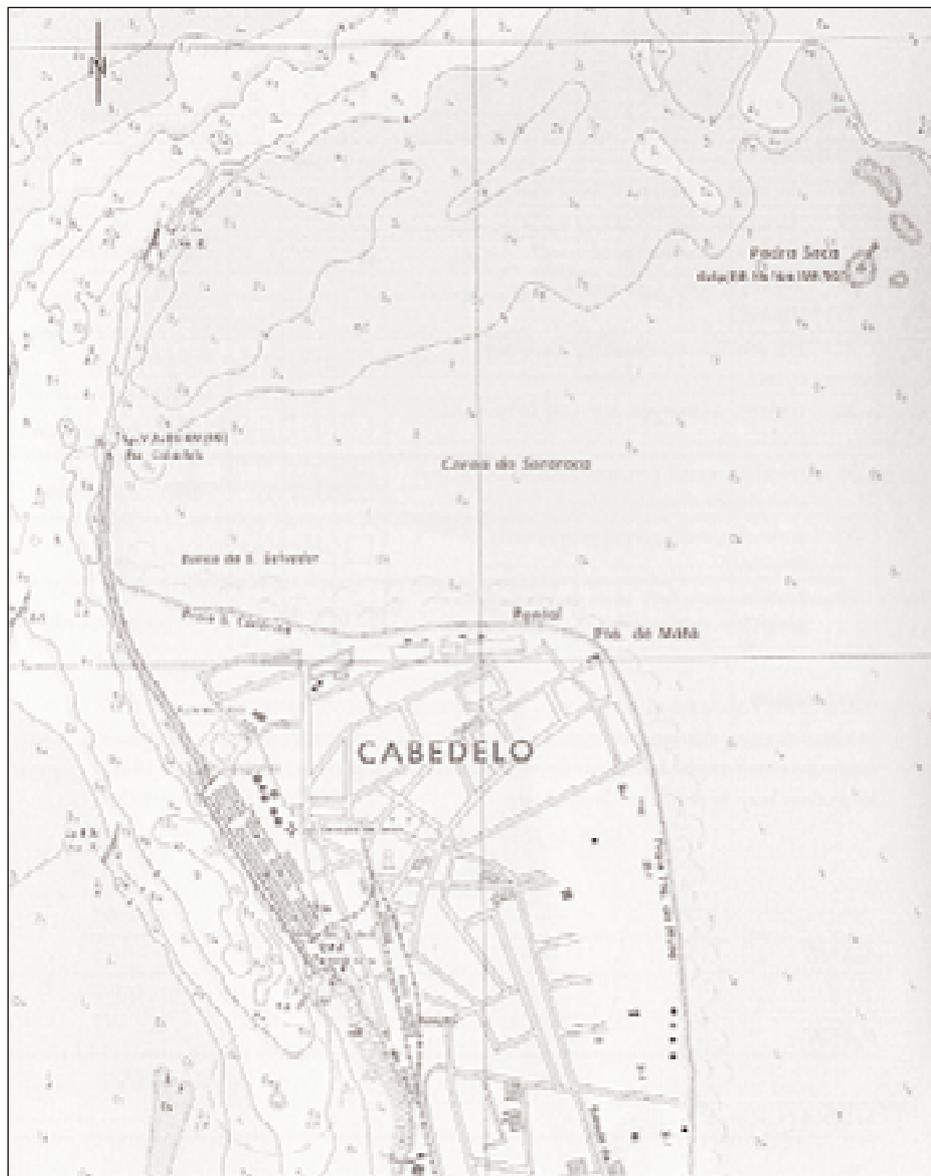
10.5 Organizações de Combate a Emergências

As organizações de combate a emergências disponíveis no porto estão listadas no item 9.3.



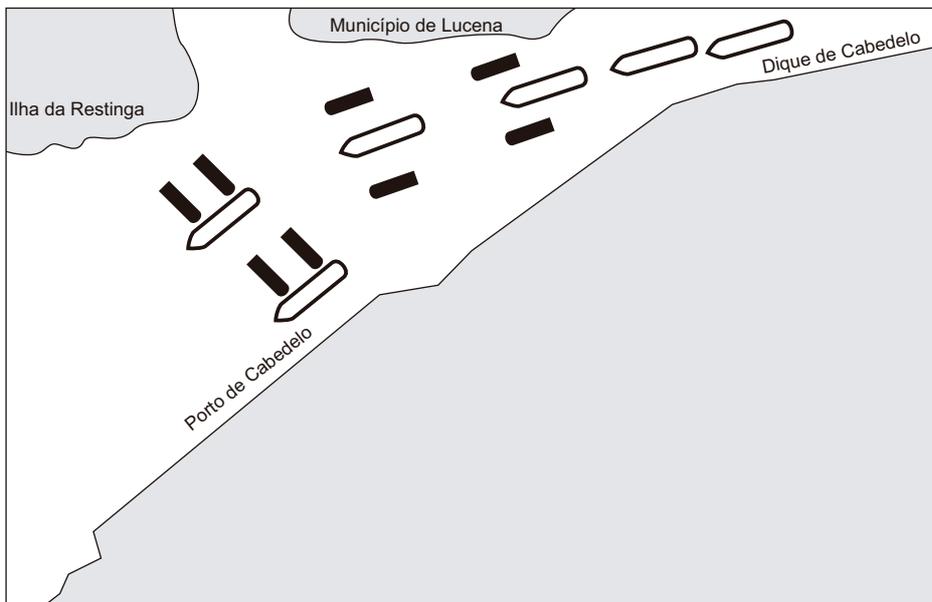
APÊNDICES

A – Localização do Píer de Cabedelo.

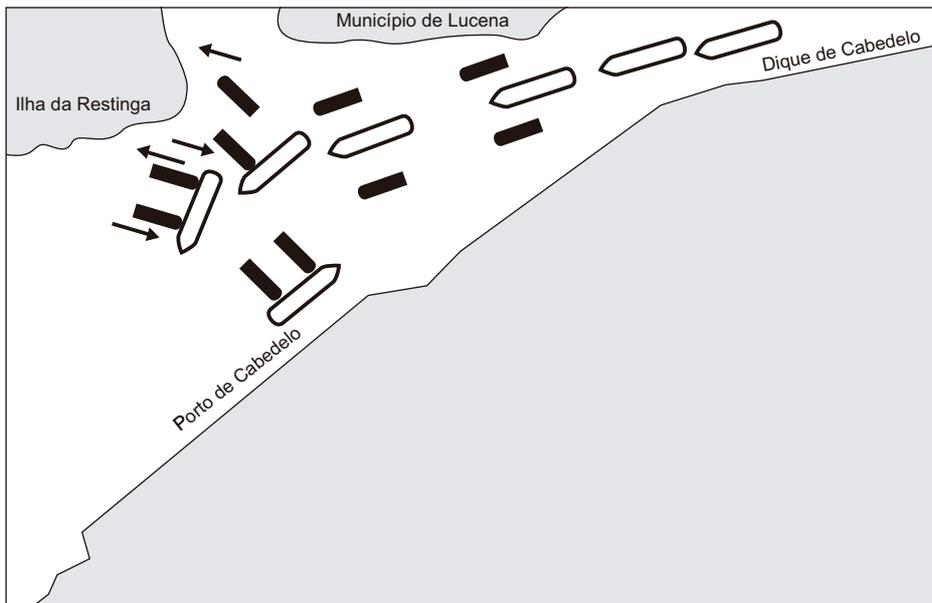




Esquema de reboque para navios nos berços 101 e 103, atracados por bombordo.

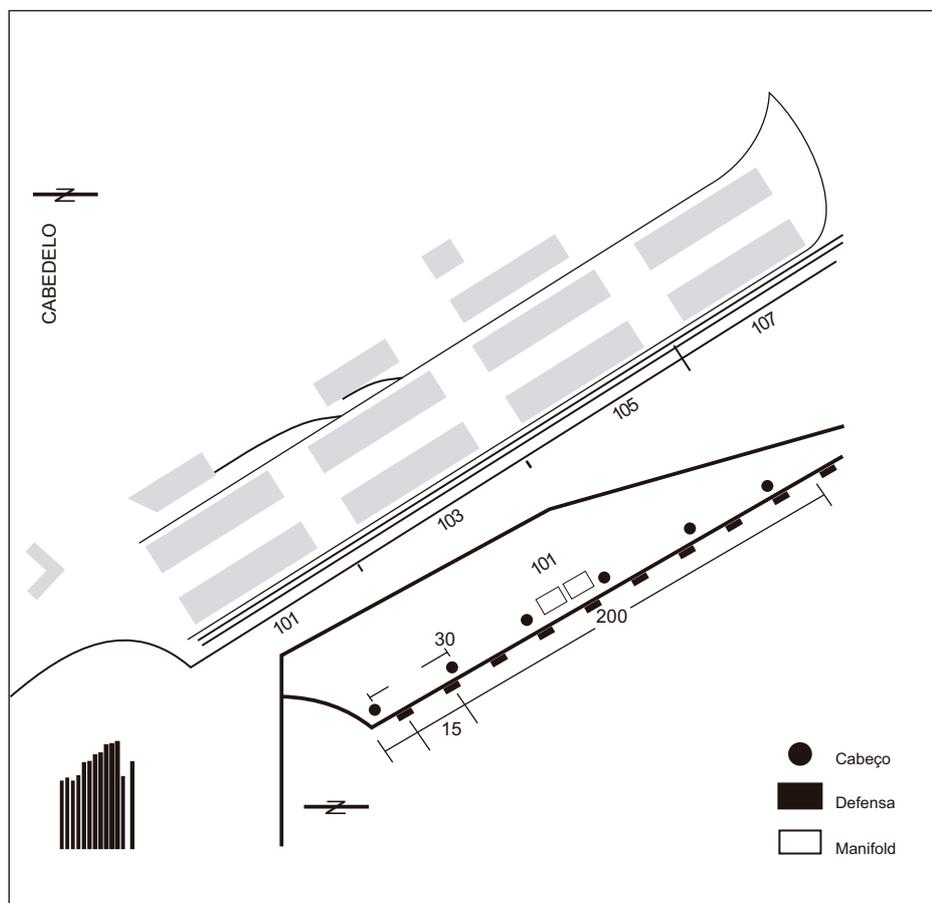


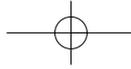
Esquema de reboque para navios nos berços 101 e 103, atracados por boreste.





B – Diagrama do berço 101 com o comprimento, as defensas, a localização dos pontos de amarração e os manifolds.
As medidas indicadas na figura abaixo estão em metros (m).
Para o berço 103, valem as mesmas configuração e medidas





C – Diagrama com as conexões de carga/descarga, as dimensões e os tamanhos dos flanges.

