

Proinde Circular 20-07-2016: New bunkering procedures in the Port of Santos, Brazil

1. Introduction

Most of the pollution incidents recorded at Santos in the last decade occurred during bunkering of the vessel.

Bunkering operations are generally governed by the IMO's MARPOL 73/78¹ through Annexes I and VI and specific procedures are reflected in the company's safety management system (SMS) devised in accordance with the International Safety Management Code (ISM Code).

The procedures for the transfer of oil between vessels within Brazilian ports, in particular, are dealt with under NORMAM-o8/DPC² (Procedures for Transferring Oil Between Vessels) and, subsidiarily, regulated by the local port authority which is also responsible for setting out specific procedures for prevention of pollution during oil transfers between vessels and from shore facilities to vessels.

The monopoly of supply of oil and petroleum derivatives in Brazil lies with the semi-state owned oil giant *Petróleo Brasileiro S.A.* – Petrobras with the transportation falling with its subsidiary *Petrobras Transporte S.A.* – Transpetro.

In some ports, Petrobras would charter bunker barges or tankers to handle local supplies of bunkers and lube oil, which is the case in the Port of Santos.

2. National regulation

Section IV of NORMAM-o8/DPC establishes that all vessel-to-vessel oil transfers must adhere to specific procedures, the adoption of which is under the responsibility of the supplying company, as follows:

- a) Keep a dedicated boat, equipped with sufficient oil contention barriers (oil booms), qualified personnel trained for oil spill response and adequate communication systems, near the site of transfer throughout bunkering operation;
- b) Keep an oil pollution kit consisting of oil booms and oil absorbing blankets near the oil suction hose's connection outlet, both in the supplying and receiving vessels throughout bunkering operation;
- c) In case of oil transfers at night, the area near the oil suction hose's connection outlet, both in the supplying and receiving vessels must be lit throughout bunkering operation;

¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978

² Maritime Authority Norms for the Traffic and Permanence of vessels in Brazilian Jurisdictional Waters, 2013, as amended (NORMAM 08/DPC), issued by the Brazilian Navy's *Diretoria de Portos e Costas* – DPC (Directorate of Ports and Coasts)

- d) In case of oil transfers at night between anchored vessels lying alongside, besides 'a', 'b' and 'c' above, oil booms must be deployed in sufficient quantity between the vessels before commencement of the operation and according to the prevailing current in a way that the oil boom is kept in a U shape, pulled by the current, throughout the operation. If a current inversion occurs, the booms must be repositioned accordingly

In circumstances where the above procedures cannot be accomplished due to local peculiarities, a technically viable alternative must be agreed between the bunker suppliers and the local maritime and port authorities.

These procedures do not apply to supply of lube oils, hydraulic oils and similar when packed and conditioned individually or when supply is made by floating bunkering facilities (pontoons) along inland waterways which operation must be specifically regulated by the local maritime authority.

3. New specific procedures in the Port of Santos

The port authority of Santos, Codesp³, has recently issued Resolution 126.2016⁴, which introduced two significant changes in the current bunkering procedures, in addition to those already set forth by NORMAM-08/DPC, as follows:

- a) All vessels must be capable of casting off at any time in emergency situations and all bunker transfer connections block systems on deck must be promptly activated and closed to avoid oil escape, leakage or spill;
- b) During vessel-to-vessel transfer, oil contention barriers (oil booms) must be placed in position around the vessels involved;
- c) The receiving and supplying vessels must hoist the Bravo flag at daylight or display the red light on the main mast at night-time;
- d) The vessel's owners, shipping agents or another owners' servant must arrange a sign reading "NAVIO EM PROCESSO DE ABASTECIMENTO PELO LADO DE MAR" ("VESSEL BUNKERING AT SEASIDE" to be affixed to the gangway ladder on the quayside
- e) It is forbidden to moor bunker barges or other crafts alongside vessels operating with liquefied gas or with flammable liquid bulk cargoes with closed-cup flashpoint lower than 60°C (140°F) – in these cases, operation with barges or other ships will only be allowed before or after cargo operations but never simultaneously. Simultaneous operation will only be allowed when the products being operated are not flammable or when the bunkering is effected through adequate pipelining without employment of barges;
- f) It is forbidden to supply bunkers to vessels during operation with IMDG Class 1 (explosives) or Class 5 (oxidising agents) cargoes
- g) The application for bunker supply – inclusive simultaneous operation, when so allowed – must be required by the owners, the agents or owners' servant 48 hours in advance, even if the supply is subsequently cancelled, and the applicant must list all products, including IMO class, if applicable, which will be operated simultaneously to the bunker supply

³ Companhia Docas do Estado de São Paulo (Dock Company of the State of São Paulo) - Codesp

⁴ Resolution DIPRE No. 126.2016 dated 20 May 2016: establishes procedures for services of supply of fuel and lube oils to vessels within the area of the Organised Port of Santos

4. Conclusion

The crew must ensure that bunkering procedures strictly adhere to the international regulations as well as the norms of Codesp's Resolution 126.2016 and ensure that the oil booms enclose both the vessel and the bunkering barge/tank.

The new regulation is silent on who should bear the cost of renting and deploying the oil booms during bunkering. Whereas in other Brazilian ports said cost is borne by the suppliers on basis that the bunkers are delivered on FOB terms, we understand that in Santos, where the services are said to be in the region of USD 1,800 or thereabouts, these services are currently being charged to the vessel.

A copy of the Resolution (in Portuguese) is attached.

Editor: Ricardo Martins

www.proinde.com.br

Disclaimer

The purpose of this publication is to provide a source of reference to the benefit of our clients and associates. Whilst we have taken every care to ensure the information provided is correct and up to date, we give no warranty or representations whatsoever about the accuracy, reliability and suitability of the information for the purposes to which it is applied.

We accept no liability whatsoever for any loss or damage, direct or indirect, arising out of or in connection with the use and reliance on the information provided herein. This publication is not a legal advice nor is not intended to be any comprehensive or to replace any other guidelines issued by the flag State, relevant health authorities and liability insurers.

© Proinde 2016. All rights reserved

Annex 1: Codesp Resolution DIPRE.126.2016 of 20 June 2016

RESOLUÇÃO DIPRE Nº 126.2016, DE 20 DE MAIO DE 2016.

ESTABELECE PROCEDIMENTOS PARA OS SERVIÇOS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL E PARA O FORNECIMENTO DE ÓLEOS LUBRIFICANTES ÀS EMBARCAÇÕES, NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS.

O DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP, Administração e Autoridade Portuária do Porto Organizado de Santos, no uso das competências que lhe são conferidas pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e das atribuições dispostas no Inciso I do Artigo 18 do Estatuto; e,

Considerando a legislação ambiental, em especial a Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e a Lei nº. 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional;

Considerando o disposto nas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo com destaque para a NORMAM 08 da Diretoria de Portos e Costas;

Considerando a necessidade de medidas preventivas de segurança e de proteção ao meio ambiente;

Considerando a Norma Regulamentadora nº 29 – Segurança e Saúde no Trabalho Portuário da Portaria nº 3.214, de 8 de junho de 1978, do Ministério do Trabalho brasileiro;

Considerando a Decisão DIREXE nº. 108.2011, em sua 1.479ª Reunião (ordinária) realizada em 20-4-2011.

Considerando a Decisão DIREXE nº. 242.2016, em sua 1.763ª Reunião (ordinária) realizada em 20-5-2016.

RESOLVE:

1. Determinar que os serviços de abastecimento de combustível e fornecimentos de óleos lubrificantes, inclusive aqueles que se utilizam de meios terrestres, somente poderão ser realizados por empresas devidamente habilitadas pelos órgãos reguladores competentes e previamente cadastradas nesta Autoridade Portuária;

1.1. As empresas qualificadas a prestador de serviços de abastecimento de combustível ou de fornecimento de óleos lubrificantes às embarcações, tanto por mar como por terra, deverão providenciar cadastro junto à Superintendência de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho – SUMAS, da Diretoria de Engenharia – DIENG;

1.2. Para a aprovação do cadastro, as empresas que executam esses serviços deverão apresentar os documentos de habilitação concedidos pelos órgãos reguladores competentes, possuir e apresentar os seguintes documentos:

- a. Plano de Combate a Emergências – PCE com a devida Anotação de Responsabilidade Técnica recolhida por profissional legalmente habilitado, apresentando comprovante de pagamento;
- b. Plano de Emergência Individual - PEI com a devida aprovação pelo órgão ambiental;
- c. Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA com a devida Anotação de Responsabilidade Técnica recolhida por profissional legalmente habilitado, apresentando comprovante de pagamento;
- d. Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO com respectivos Atestados de Saúde Ocupacional, todos assinados por Médico do Trabalho;
- e. Registro na ANP;
- f. Certificação Técnica do IBAMA;
- g. Para empresas cujos serviços se deem por mar, além dos documentos acima, são necessários:

- I. Registro da ANTAQ como empresa de navegação de apoio portuário;
- II. Cadernetas de Inscrição e Registro da Tripulação;
- III. Certificado de Segurança da Navegação (CSN) de todas as embarcações que realizarão os serviços.

1.3. As empresas cadastradas deverão entregar à SUMAS um relatório mensal dos serviços realizados até o 5º dia útil do mês subsequente ao da sua realização.

1.3.1. Este relatório deverá conter o tipo de produto, volume em metros cúbicos, navio que recebeu o produto, berço ou local de atracação, tempo de duração da operação e horário de início e fim da operação.

1.4. Os documentos para credenciamento e relatórios mensais devem ser entregues no Protocolo Geral da Companhia Docas do Estado de São Paulo, sito na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, sem número, Macuco, Santos, São Paulo, CEP: 11015-900.

1.5. Todos os documentos e relatórios devem ser entregues em 2 (duas) vias sendo 1 (uma) impressa e 1 (uma) via digital.

1.5.1. As vias impressas deverão estar encadernadas com capa plástica, com impressão feita somente no anverso (frente) da folha em papel branco de boa qualidade, no formato A4 (21,0 x 29,7 cm);

1.5.2. A via digital deve ser gravada em mídia de leitura ótica e identificada com o nome da empresa, data de gravação e referência (documentos de credenciamento ou relatório);

1.5.2.1. A via digital deve ser entregue dentro de um envelope lacrado com as mesmas inscrições da mídia.

2. Durante todo o período de abastecimento de combustível, tanto as embarcações quanto os meios em terra, deverão manter pessoal qualificado e adestrado para tomar pronta ação e interromper rapidamente os serviços em caso de incidente ou acidente;

2.1 As embarcações deverão ser capazes de desatracar a qualquer momento em situações de emergência e todos os sistemas de bloqueio de drenagem

do convés deverão estar devidamente ativados e vedados, de modo a evitar qualquer escape, fuga ou derrame.

2.2. Durante as operações de transferência de óleo entre embarcações deverá-se lançar barreiras de contenção de óleo no entorno das embarcações envolvidas na operação.

2.3. O Navio e a embarcação fornecedora devem estar arvorando a bandeira Bravo (encarnada e drapeada), de dia, ou exibir uma luz encarnada, à noite, ambos no mastro principal.

2.4. O armador do navio, ou a agência marítima, ou o preposto do armador deve providenciar a instalação junto à escada do portaló de uma placa com os dizeres **“NAVIO EM PROCESSO DE ABASTECIMENTO PELO LADO DE MAR”**.

3. Proibir a atracação e as operações com barcaças ou outras embarcações a contra bordo de navios que estejam operando com gás liquefeito a granel ou com granéis líquidos inflamáveis, cujo ponto de fulgor seja inferior a 60°C (140°F) em teste de vaso fechado, nos Terminais de Granéis Líquidos da Alamoia e da Ilha do Barnabé;

3.1 As operações com barcaças ou outras embarcações, para quaisquer serviços de abastecimento ou fornecimento, serão permitidas apenas antes ou após as operações de navios com tais produtos, nunca simultaneamente; e,

3.2. A simultaneidade das operações será permitida apenas quando os produtos que estiverem sendo operados não forem inflamáveis ou quando forem realizadas por meio de tubulações apropriadas, sem utilização de barcaças.

4. É vedado o abastecimento de combustível nas embarcações durante as operações envolvendo mercadorias perigosas de classe 1 – explosivos e de classe 5 – substâncias oxidantes.

5. A solicitação para os serviços de abastecimento de combustível, às embarcações e a de operações simultâneas, esta última nos casos permitidos, deve ser feita pelo armador, ou seu agente, ou preposto;

- 5.1. A solicitação é obrigatória e deve ser recebida na Superintendência de Operação Portuária – SUPOP, da Diretoria de Operações Logísticas – DILOG, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas, mesmo que não ocorra a realização dos serviços;
 - 5.2. O armador do navio, ou a agência marítima, ou o preposto do armador deve listar os produtos que irão operar simultaneamente e, no caso de serem perigosos, informar a sua classificação e nomenclatura segundo a Organização Marítima Internacional (IMO);
 - 5.3. A SUPOP deverá informar a solicitação desses serviços à SUMAS, à Superintendência da Guarda Portuária – SUPGP, da Diretoria Presidência, com 24 horas de antecedência.
6. Determinar à SUPOP, a incumbência de manter as sistemáticas de fiscalização, coerção e autuação; à SUMAS, a obrigação de manter as sistemáticas de inspeção e cadastro de empresas, deferindo a sua habilitação e inabilitação, bem como o rápido acionamento do plano de ação pertinente e ágil notificação dos órgãos e autoridades públicas, quando necessário e, à SUPGP, a incumbência de intensificar as sistemáticas de controle de entrada e saída.
7. Ficam revogadas as disposições em contrário.
8. Esta Resolução entra em vigor a partir da data de sua publicação.

**José Alex Botelho de Oliva, M.Sc.
Diretor-Presidente**