



Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
DIVISÃO TÉCNICO-AMBIENTAL - RN
NÚCLEO DE PREVENÇÃO E ATENDIMENTO ÀS EMERGÊNCIAS AMBIENTAIS - RN

Relatório de Vistoria nº 3/2019-NUPAEM-RN/DITEC-RN/SUPES-RN

Número do Processo: 02021.001168/2019-38

Interessado: NÚCLEO DE PREVENÇÃO E ATENDIMENTO ÀS EMERGÊNCIAS AMBIENTAIS - RN

Natal, 09 de agosto de 2019

No dia 25 de julho de 2019 equipe do NUPAEM/RN realizou vistoria no Terminal Salineiro de Areia Branca – Termisa. A vistoria teve como objetivos verificar as estruturas de movimentação e armazenamento de produtos perigosos e verificar às estruturas de atendimento às emergências ambientais. A vistoria do Termisa está prevista nas ações 326 e 336 do Planejamento Anual de Proteção Ambiental – PNAPA, conforme Portaria Ibama nº 3.899/2018, alterada pela Portaria Ibama nº 1.294/2019.

A vistoria foi realizada pelos agentes de emergência ambiental Fabíola Patrícia da Silva Rufino, José Bezerra Neto e Ronaldo Douglas Pereira do Rêgo conforme Ordem de Emergência 5554967 e Ordem de Fiscalização nº RN 061685. A vistoria foi acompanhada pelos funcionários da autoridade portuária Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN Vinícius de Oliveira Rebouças Castro, Gerente do Termisa, Alexsandro Lacerda Alves Felipe, Assessor da Gerência do Termisa, Maria da Conceição Fernandes de Medeiros, Coordenadora de Meio Ambiente Saúde e Segurança do Trabalho. A CODERN é a operadora do Termisa.

Informações sobre o Terminal Salineiro de Areia Branca

O Termisa é um terminal “*off-shore*” e conforme informações disponíveis no site da CODERN, o Terminal Salineiro de Areia Branca, mais conhecido como Porto-Ilha de Areia Branca (Foto 01 – Relatório Fotográfico 5681895), está localizado no Oceano Atlântico, próximo ao litoral do Rio Grande do Norte. Fica localizado a 14 km da costa de Areia Branca, e a 330 km de Natal. Foi inaugurado em 01 de março de 1974 e sua primeira operação se deu em 04 de setembro do mesmo ano. A carga movimentada no Termisa é exclusivamente o sal marinho que é produzido nas salinas localizadas no litoral norte do Rio Grande do Norte. O sal movimentado no Porto-Ilha tem como principais destinos o mercado internacional e as indústrias de cloro brasileiras. O Termisa é formado pelo “Porto-Ilha” e pelas instalações portuárias terrestres existentes no município de Areia Branca.

Conforme informação obtida na vistoria, atualmente, o Termisa recebe sal proveniente das empresas Salinor – Salinas do Nordeste S/A, Henrique Lage Salineira, Salina Diamante Branco

Informações sobre o Licenciamento Ambiental do Termisa

O Termisa é um empreendimento cujo licenciamento é de competência do IBAMA. Inicialmente, a regularização ambiental do terminal era objeto do Processo Administrativo nº 02001.003856/2003-11. Destaca-se que no âmbito desse processo foram apresentados estudos de riscos ambientais os quais foram analisados pelo NLA/RN por membros que também fazem parte do NUPAEM/RN tendo sido emitido o Parecer Técnico nº 000014/2014/RN/NLA/IBAMA em 06 de fevereiro de 2014 (fls. 297 a 311 do volume II 0221284). O Parecer Técnico opina que os estudos não foram considerados aprovados e que seja solicitado ao empreendedor o saneamento das pendências apontadas, no entanto no âmbito desse processo não foram apresentados novos estudos de risco ambiental, bem como não foi dado andamento ao processo de regularização, motivo pelo qual o processo foi arquivado conforme Ofício nº 177/2017/COMAR/CGMAC/DILIC-IBAMA (0682733) por estar sem movimentação por parte do empreendedor por mais de 02 anos.

O Termisa foi objeto de obra de ampliação a qual foi objeto de licenciamento específico no âmbito do Processo Administrativo nº 02001.003408/2009-03.

No âmbito do processo de regularização ambiental e do processo de ampliação do Termisa foram constatadas irregularidades conforme Parecer Técnico nº 20/2017-COMAR/CGMAC/DILIC (0258003). Após apuração pela DIPRO no âmbito do Processo Administrativo 02001.109308/2017-91, foi realizado o embargo das operações terrestres e aquaviárias do Porto Organizado de Areia Branca, inclusive da área relativa a ampliação até que sejam corrigidas as pendências de regularização do empreendimento, conforme Termo de Embargo nº 736028/E de 12 de julho de 2017 (2836616), Processo Administrativo nº 02001.020363/2018-14.

Consta no Processo Administrativo nº 02001.020363/2018-14 que após a adoção de medidas emergenciais pela CODERN foi emitida a Decisão nº 2862512/2018-COPSA/CGFIN/DIPLAN (3161545) a qual suspendeu o Termo de Embargo nº 736028/E até a assinatura de TAC e continuação das ações corretivas.

Após o embargo foi assinado entre CODERN e IBAMA o Termo de Ajustamento de Conduta 1/2018 (4694008) objetivando viabilizar a regularização ambiental do Termisa. Atualmente a regularização do Termisa é objeto do Processo Administrativo nº 02001.009127/2019-28. O cumprimento do TAC está sendo realizado/acompanhado por equipe conjunta da SERAD/DILIC e NLA/RN.

Dentre os compromissos assumidos pela CODERN no TAC constam os seguintes compromissos que são de interesse para as Emergências Ambientais:

I - contratar, de forma imediata, empresa para resposta de acidente ambiental, de acordo com os requisitos da Resolução CONAMA nº 398/2008, até que haja aprovação e implementação do Plano de Emergência Individual (PEI) e do Programa de Ação de Emergências (PAE).

IV- reformar a área de tancagem, armazenamento, e distribuição de combustíveis no terminal marítimo.

V - substituir os equipamentos e estruturas de proteção/atracação das barcas e navios.

VII - apresentar o Relatório de Controle Ambiental – RCA / Plano de Controle Ambiental, incluindo o Plano de Emergência Individual (PEI), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Programa de Ação de Emergências (PAE) para o Terminal Salineiro de Areia Branca conforme Termo de Referência validado pelo IBAMA;

XI - comunicar ao IBAMA a ocorrência de qualquer acidente, emergência, ato ou fato imprevisto, que cause ou possa vir a causar impacto ou dano ambiental em decorrência das atividades previstas neste instrumento, conforme Instrução Normativa IBAMA no 15, de 6 de outubro de 2014;

Importante destacar que a vistoria realizada pelo NUPAEM/RN não teve o objetivo de verificar o cumprimento do TAC tendo em vista que essa verificação está sendo realizada pela SERAD/DILIC e NLA/RN.

No entanto, considerando que a análise dos estudos de risco e planos (PEI, PGR, PAE) é de competência da CGEMA, a presente vistoria tem também o objetivo de gerar informações para subsidiar a equipe que realizará tal análise após apresentação dos estudos e planos pela CODERN.

Informo que não foi possível realizar a presente vistoria em conjunto com a equipe do licenciamento devido a agenda dos componentes do NUPAEM-RN quando da vistoria de acompanhamento do TAC pela SERAD/DILIC e NLA/RN.

Vistoria das estruturas de movimentação e armazenamento de produtos perigosos

O objetivo dessa vistoria foi identificar as operações e estruturas que possam gerar risco de acidente ambiental envolvendo produtos perigosos. A vistoria foi realizada no “Porto-Ilha” e nas estruturas terrestres em Areia Branca/RN.

- Terminal “Porto-ilha”:

1. Embarcações:

O Terminal recebe embarcações que podem ser agrupadas em 03 grupos:

- As barcas que transportam o sal das salinas ao terminal. O terminal tem estrutura para que até duas barcas atracarem simultaneamente. Atualmente oito barcas fazem esse transporte de sal entre salinas e terminal. As barcas podem ficar fundeadas próximo ao terminal aguardando para atracar no terminal ou para retorno à salina. Na vistoria constatamos duas barcas fundeadas próximo ao terminal (Fotos 02 a 03).

- Os navios que recebem o sal do terminal salineiro para transportar ao destino. O terminal tem estrutura para que um navio atraque por vez. No momento da vistoria não havia navio atracado.

- Os barcos de apoio às operações do terminal (Foto 04). Entre esses barcos estão as lanchas que realizam o transporte de funcionários e suprimentos entre a terra e o terminal, existem lanchas de diferentes portes. Além das lanchas, existe um rebocador que auxilia os navios atracarem no terminal. Dentre os suprimentos transportados pelos barcos de apoio está o óleo diesel utilizado como combustível no terminal.

Na vistoria foi questionado ao funcionário da Codern se eles sabiam informar a capacidade dos tanques de combustível das embarcações bem como o tipo de tanque (se equalizado ou não). No entanto, o funcionário não possuía essa informação, mas que a empresa contratada para elaboração do PEI fez esse levantamento junto às embarcações.

Em relação às embarcações, um dos principais riscos de acidentes existentes no Terminal é devido as condições das defensas no local de atracagem dos navios tanto no cais para as barcas, quanto no cais de navios. As defensas, em especial no cais barcas, possuem péssimas condições ou muitas vezes inexistem. O problema com as defensas do Terminal Salineiro já foi detectado anteriormente, sendo sua restauração/recolocação objeto de uma das cláusulas do TAC firmado entre a CODERN e o IBAMA.

O cais de navios possui cinco defensas (Foto 05), destas as defensas 1, 2, 3 e 5 foram recuperadas pela CODERN, restando a defesa a 4 ser recuperada (Foto 06). No entanto as defensas recuperadas 1, 2, 3 e 5 possuem padrões diferentes: as defensas 1 e 5 são as defensas de maior

porte, possuem uma placa de ferro estando recoberta por material plástico do tipo tecnil (Fotos 07 e 08), conforme informação da CODERN é necessário periodicamente fazer manutenção substituindo placas do tecnil devido ao desgaste com o casco do navio; a defesa 2 tem uma placa de ferro com uma estrutura com borracha para amortecimento (Fotos 09 e 10); e a defesa 3 tem uma placa de ferro e pneus para amortecimento (Foto 11).

O cais das barcas possui o local onde as lanchas que transportam os funcionários atracam, nesse trecho existem duas defensas improvisadas com pneus (Foto 12), e o trecho do cais contíguo não possui defensas (Fotos 13 a 14). Em outro trecho do cais das barcas existem defensas com material de borracha para amortecimento similar ao material utilizado na defesa 2 do cais dos navios (Fotos 15 e 16). Conforme informação dos funcionários da CODERN, existem dois projetos para solucionar a questão das defensas do cais barcaça, sendo um de solução provisória com a instalação de defensas cilíndricas alugadas, e o outro projeto é referente a recuperação do cais e instalação de defensas próprias. Os funcionários não informaram o prazo para execução dos projetos.

Durante a vistoria em terra constatou-se a existência de material de defensas já adquiridos pela CODERN (Fotos 17 a 19), no entanto resta pendente a instalação.

2. Armazenamento de derivados de petróleo

No Porto-Ilha é armazenado óleo diesel que é utilizado para o funcionamento do gerador e para o abastecimento dos veículos utilizados nas operações do terminal. Existem dois tanques para armazenamento de óleo diesel, cada um com a capacidade de 25.000 litros. Além desses existe mais um tanque com capacidade para armazenamento de 3.000 litros de óleo diesel que é utilizado para o abastecimento do gerador.

Os tanques de armazenamento de combustíveis bem como a estrutura do terminal onde eles se localizavam sempre representou um dos principais riscos ambientais do Terminal Salineiro dada as más condições de conservação dos tanques e do terminal. Por esse motivo, o TAC firmado entre IBAMA e CODERN existe cláusula específica para que a CODERN faça a reforma da área de tancagem, armazenamento, e distribuição de combustíveis no terminal marítimo.

Durante a vistoria constatou-se que o atendimento a essa cláusula do TAC está em andamento. A CODERN substituiu os dois tanques de armazenamento de combustível e os instalou dentro de uma estrutura de contenção (Fotos 20 e 21). Conforme informação repassada pela CODERN a contenção tem a capacidade de duas vezes o volume do tanque. Não foi realizada a medição da estrutura de contenção durante a vistoria devido a questão de disponibilidade de tempo. No momento da vistoria apenas um dos tanques de armazenamento estava em uso e este se encontrava provisoriamente instalado próximo a área de oficina (Foto 20) pois a área do terminal destinada aos tanques encontra-se em reforma (Foto 22). O segundo tanque já se encontrava no terminal mas ainda não estava em uso conforme informação a CODERN (Foto 21).

Durante a vistoria constatou-se que a localização provisória do tanque de armazenamento não é adequada, isso porque ele encontra-se muito próximo a oficina, na qual existe atividade com fogo (solda) como pode ser constatado no momento da vistoria (Foto 24).

O tanque de 3.000 litros também possui estrutura de contenção (Foto 23). Esse tanque recebe o óleo diesel do tanque maior e abastece o gerador do terminal por gravidade.

Além do armazenamento do óleo diesel, o Terminal possui um recipiente de armazenamento de resíduos líquidos perigosos (Foto 24). A CODERN informou que possui a política de armazenamento mínimo no Porto-Ilha, por esse motivo há uma constante movimentação de suprimentos e resíduos entre o terminal e a terra.

A CODERN informou que na área de tancagem a drenagem leva para um separador de água e óleo. O resíduo é retirado manualmente da caixa separadora. Não foi possível vistoriar essa

área devido a reforma que está ocorrendo.

Durante a vistoria constatou-se que a localização do recipiente para armazenamento de resíduos líquidos inflamáveis (Foto 24) não é adequada tendo em vista a proximidade com a área de oficina na qual existe atividade com fogo (solda) como pode ser constatado no momento da vistoria (Foto 25). Entende-se que o recipiente está localizado de forma a não precisar de grandes deslocamentos do resíduo perigoso, bem como o piso do local encontra-se impermeabilizado. No entanto se faz necessário que a CODERN reavalie a localização do recipiente ou da atividade de solda ou outras que usam fogo a fim de evitar acidentes, bem como esclarecer se após a finalização da instalação dos tanques, haverá reforma na parede da oficina que minimize o risco identificado.

3. Estrutura para o transporte de óleo diesel

O transporte de óleo diesel no terminal é realizado através de dutos. Conforme informado pela CODERN o óleo diesel é transferido através de mangotes (Foto 26) da embarcação ao sistema ao duto do terminal que leva até os tanques de armazenamento. Na vistoria não é possível visualizar os dutos tendo em vista que eles estão instalados na parte de baixo do piso de terminal. Foi possível visualizar apenas os dutos aéreos instalados provisoriamente entre o tanque de abastecimento e o tanque que alimenta o gerador (Foto 27).

Considerando que o terminal salineiro está submetido a um alto grau de salinidade, pela sua localização e pelo produto movimentado, o que leva a um alto desgaste das estruturas metálicas, sugere-se que, caso ainda não tenha sido feito, seja solicitado a CODERN apresentar laudo/relatório referente as condições de conservação da estruturada de dutos do terminal, bem como informar os procedimentos de prevenção para detectar desgastes nos dutos e para manutenção/reparo dos dutos, tendo em vista a dificuldade de visualiza-los durante as vistorias.

4. Máquinas que usam óleo combustível/lubrificantes

As esteiras que transportam o sal no terminal são esteiras elétricas (Fotos 28 e 29), portanto utiliza-se apenas óleo lubrificante para manutenção.

A CODERN informou que o óleo lubrificante para manutenção dos equipamentos do terminal vem da terra sob demanda para o serviço. No almoxarifado existem um pequeno estoque de óleo lubrificante (Foto 35).

No terminal existem as máquinas (trator, pá-carregadora) que são utilizados nas operações com o sal. A capacidade dos tanques de combustíveis desses veículos varia entre 200 litros e 400 litros.

A CODERN informou que o abastecimento desses veículos é realizado exclusivamente na área da oficina que possui piso impermeabilizado e estrutura de drenagem (Foto 30). Informou ainda que a impermeabilização do piso das oficinas é realizada a cada três meses. Essa área possui drenagem que leva a uma caixa (Foto 31), na qual os resíduos são sugados. Essa parte da oficina encontra-se sem cobertura. A caixa para onde a água da drenagem é carregada é pequena, portanto em caso de chuva os resíduos oleosos da oficina podem ser carregados para fora da área do piso impermeabilizado. Além disso, a calha da drenagem estava com muitos resíduos (Foto 31), é necessário que a CODERN realize a limpeza periódica da calha.

O abastecimento das máquinas é realizado diretamente do tanque de armazenamento (Foto 32) e a CODERN informou que a operação de abastecimento das máquinas obedece a Instrução de Serviço nº 007/2017 que dispõe sobre os procedimentos de segurança a serem adotados nos trabalhos envolvendo inflamáveis no Terminal Salineiro de Areia Branca (Doc.Sei 5682056).

A CODERN possui 06 geradores que possuem tanques de combustível com a capacidade de 400 litros (Foto 33). Os geradores utilizam 25 litros de combustível por hora, e o consumo total de combustível varia de acordo com as atividades do terminal. A sala na qual se encontram os geradores possui piso impermeabilizado e calha para contenção do óleo lubrificante utilizado nas manutenções periódicas (Foto 34). O óleo lubrificante é retirado manualmente dessa calha.

5. Armazenamento de outros produtos perigosos

Na vistoria identificamos, além dos derivados de petróleo, que existe uma pequena quantidade de tinta no almoxarifado e um botijão de acetileno.

- Porto de Areia Branca:

O Porto de Areia Branca possui a sede administrativa da CODERN além das estruturas de oficinas, almoxarifado, armazenamento de combustível que desenvolvem os serviços de apoio ao Terminal Salineiro. O porto de Areia Branca está localizado no estuário do rio Apodi-Mossoró, em área de ocorrência de manguezal.

1. Embarcações

No porto de Areia Branca existem 2 trapiches, em um deles atraca a embarcação que será abastecida com óleo diesel para levar ao terminal e no outro trapiche atracam as embarcações (lanchas) que fazem o traslado de pessoal e suprimentos entre o a terra e o terminal.

2. Armazenamento de derivados de petróleo

A CODERN possui um tanque para armazenamento de óleo diesel com capacidade de 100.000 litros (Foto 37), no entanto informou que mantém normalmente entre 20.000 e 25.000 litros de óleo diesel no tanque. A área do tanque é uma das melhorias realizadas pela CODERN após as vistorias realizadas pelo IBAMA, em especial relacionadas a reparos e manutenção da área de contenção. Além da área de tancagem, existe também a área destinada as bombas que atualmente conta com piso impermeabilizado (Foto 38). Há ainda a área para estacionamento do veículo que realiza o abastecimento do tanque que também está com piso impermeabilizado e calha de drenagem (Foto 39).

Além do óleo diesel, os óleos lubrificantes são armazenados no almoxarifado da CODERN (Fotos 40 e 41). A área de armazenamento de produtos perigosos no almoxarifado não possui contenção, drenagem ou piso impermeabilizado.

3. Estrutura para o transporte de óleo diesel

O óleo diesel é transportado do tanque de armazenamento ao trapiche através de dutos (Foto 42) e por mangotes entre a saída do duto e a embarcação (Foto 43).

O procedimento de transferência de óleo diesel para a embarcação é realizada por funcionários/terceirizados da CODERN. É importante que a CODERN estabeleça procedimentos de segurança como a colocação de barreira no entorno da área da embarcação durante o abastecimento devido a alta sensibilidade da área onde o porto está localizado devido a presença de manguezal.

4. Oficinas

No porto existem oficina de pintura, oficina mecânica e oficina de jateamento. Na

oficina de pintura não há calha de drenagem nem piso impermeabilizado. O jateamento é realizado dentro de uma cabine fechada.

Na oficina mecânica foram implantadas calhas em torno de cada equipamento (Foto 44), essas calhas se comunicam e por decaimento se direcionam a uma caixa separadora de água/óleo. O piso dentro da delimitação da calha é impermeabilizado. Os resíduos são retirados manualmente da caixa separadora. Existe ainda uma área específica para realizar a abertura de máquinas que possuem resíduos oleosos. Essa área também possui calha de drenagem, mas no momento da vistoria o piso não estava impermeabilizado (Foto 45).

No pátio externo da área da CODERN existe muitas máquinas sem utilização, muitas delas que foram retiradas do Terminal (Foto 46). A CODERN informou que os resíduos oleosos dessas máquinas foram retirados e que os tanques foram furados para evitar acúmulo de água.

5. Armazenamento de outros produtos perigosos

No almoxarifado existe ainda o armazenamento de tintas. As tintas também estão localizadas em área sem contenção e o piso não é impermeabilizado.

A área destinada atual é um galpão aberto, sem piso impermeabilizado e sem drenagem (Fotos 48 e 49). Tanto os resíduos perigosos como os resíduos não perigosos são dispostos nesse galpão, mas em locais separados segundo informação da CODERN. Uma nova área de transbordo está em construção com prazo de conclusão de 180 dias.

Vistoria das estruturas de atendimento às emergências ambientais

Atualmente a CODERN possui como material de resposta a emergências ambientais com óleo kits de atendimento rápido e de recolhimento “em terra” e um contêiner com material de contenção e recolhimento de óleo em água.

A CODERN informou que existem 20 kits, sendo 10 em terra e 10 no terminal. Esses kits possuem materiais como barreiras absorventes, mantas absorventes, turfa orgânica, vassoura. Os kits foram dispostos nas proximidades das principais fontes de poluição como oficinas, tanques de armazenamento de combustíveis, disposição de resíduos oleosos (Fotos 49, 50, 51, 52). No terminal visualizamos durante a vistoria 6 dos 10 kits. Em terra foi consultada a CODERN a possibilidade de permanência na área do pier devido a atividade de abastecimento, no entanto estava informada da impossibilidade por questão de segurança (furto).

No terminal existe um container com material para resposta em mar (Fotos 53 e 54). Esse container conta com barreiras de contenção, barreiras absorventes, mantas absorventes, turfa orgânica, tanque de armazenamento, *skimmer*, mangotes, ancoras, boias, *big bag*, vassoura, bomba. Questionada sobre o dimensionamento da quantidade de material para resposta, a CODERN informou que dimensionou apenas considerando os riscos “internos” do terminal (p. ex tanques de armazenamento) sem levar em consideração as embarcações, informando ainda que apenas após elaboração do PEI é que adequará a quantidade de equipamentos a resposta prevista no PEI. Em relação às barreiras de contenção foi questionado sobre o tipo de barreira, e a CODERN informou que no container existe uma barreira “*off shore*” e uma barreira “*on shore*”. Foi solicitado que a barreira “*on shore*” retornasse para o Porto de Areia Branca que no momento de vistoria só dispunha dos kits.

Em relação as embarcações para a colocação de barreiras, a CODERN informou que a embarcação Tecmares (lança) realizará a colocação da barreira. Informou ainda que no Plano de

Auxílio Mútuo existe o compromisso de que as demais embarcações que estão próximas ao terminal de prestarem auxílio na colocação da barreira.

Em relação aos recursos humanos, a CODERN informou que possui 16 brigadistas, 08 por turno do terminal. Esses brigadistas estão sendo treinados para o atendimento de emergências com óleo. Informou também que possui contrato com a empresa de resposta "Oceanpact" e que essa empresa possui uma base em Pecém/CE e que possui o prazo de 24 horas para mobilização de recursos humanos e materiais para o terminal salineiro.

A CODERN informou que o PEI se encontra em elaboração por empresa contratada já tendo sido apresentada a primeira versão que encontra-se em revisão pela CODERN. Quando da análise do PEI da CODERN é importante levar em consideração que para dimensionamento do material de resposta existem dois pontos com potencial de acidentes com óleo que podem atingir águas jurisdicionais brasileiras: O porto de Areia Branca e o terminal. Deve-se levar em consideração as diferentes características desses ambientes tendo em vista um estar localizado em ambiente de estuário e o outro em ambiente de mar aberto. Além disso deve-se levar em consideração que a comunicação entre os dois pontos é dependente da condição da maré.

Recomendações

1. Considerando a existência de termo de Ajustamento de Conduta entre CODERN e IBAMA que está sendo acompanhado também pelo NLA-RN, sugere-se o envio deste relatório ao NLA-RN para ciência e para análise das seguintes propostas de solicitações à CODERN no âmbito da regularização:

- a) Solicitar da CODERN a instalação de defensas no cais das barcas;
- b) Solicitar da CODERN justificativa técnica para o uso de diferentes tipos de defensas (tamanhos; materiais) no cais dos navios, bem como solicitar a instalação da defesa 4;
- c) Solicitar a CODERN apresentar laudo/relatório referente as condições de conservação da estruturada de dutos do terminal, bem como informar os procedimentos de prevenção para detectar desgastes nos dutos e para manutenção/reparo destes;
- d) Solicitar a CODERN que elabore e implante procedimento de abastecimento, como a colocação de barreiras de contenção no momento da transferência de óleo diesel para embarcação no estuário do rio Apodi-Mossoró;
- e) Solicitar a CODERN a impermeabilização do piso do local da oficina onde é realizada a abertura de máquinas;
- f) Solicitar a CODERN a reforma da área do almoxarifado destinado ao armazenamento de produtos perigosos como a construção de contenção, calhas de drenagens e impermeabilização de piso;
- g) Solicitar a CODERN a reavaliação da localização do recipiente de resíduos perigosos ou da atividade de solda ou outras que usam fogo a fim de evitar acidentes, bem como esclarecer se após a finalização da instalação dos tanques, haverá reforma na parede da oficina que minimize o risco identificado;

2. Considerando que as barcas que levam o sal até o terminal salineiro são embarcações de grande porte e que estas atracam nas salinas para carregamento de sal. Recomenda-se o envio de ofício ao Idema solicitando informar:

a) Se as salinas que possuem píers para atracação de barcas possuem Plano de Emergência Individual, ainda que simplificado conforme dispõe a Resolução Conama 398/2008.

b) Se, além das salinas, existem empresas onde as barcas permanecem atracadas ou fazem serviço de reparo/manutenção na região e se essas empresas possuem Plano de Emergência Individual, ainda que simplificado conforme dispõe a Resolução Conama 398/2008.

Encaminhe-se:

À DITEC/RN para ciência do relatório e apreciação das recomendações 1 e 2.

À CGEMA para ciência do relatório de forma a utilizar as informações aqui prestadas quando da análise dos estudos de risco e planos de atendimento de emergência do Terminal Salineiro de Areia Branca/RN.

Anexos:

Relatório Fotográfico – Documento Sei 5681895

Instrução de Serviço nº 007/2017 – Documento Sei 5682056

Atenciosamente,

Fabíola Patrícia da Silva Rufino
Agente de Emergência Ambiental

José Bezerra Neto
Agente de Emergência Ambiental

Ronaldo Douglas Pereira do Rêgo
Agente de Emergência Ambiental



Documento assinado eletronicamente por **JOSE BEZERRA NETO, Técnico Administrativo**, em 19/08/2019, às 09:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **FABIOLA PATRICIA DA SILVA RUFINO, Analista Ambiental**, em 19/08/2019, às 12:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RONALDO DOUGLAS PEREIRA DO REGO, Analista Ambiental**, em 19/08/2019, às 12:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.ibama.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **5681755** e o código CRC **59894E8D**.

Referência: Processo nº 02021.001168/2019-38

SEI nº 5681755

Av. Alexandrino de Alencar, 1399 - Tirol - Telefone:
CEP 59015-350 Natal/RN - www.ibama.gov.br

Relatório Fotográfico
Vistoria Termisa - 25 de julho de 2019



Foto 01 – “Porto-ilha” Terminal Salineiro de Areia Branca



Foto 02 – Barcaças fundeadas próximo ao Terminal Salineiro



Foto 03 – Detalhe da Barcaça fundeada aguardando disponibilidade para descarregar o sal no Terminal Salineiro



Foto 04 – Embarcação de apoio as atividades do Terminal Salineiro

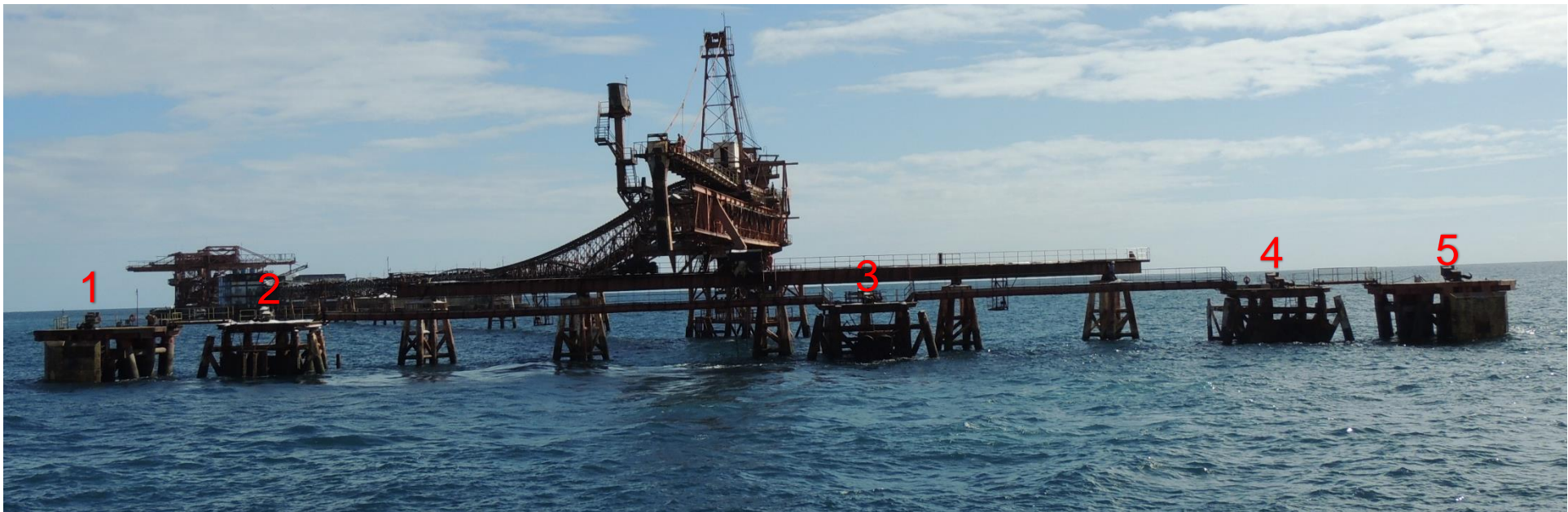


Foto 05 - Defensas do Cais dos Navios



Foto 06 – Defesa número 04 não foi recuperada.



Foto 07 – Defesa número 01 recuperada e possui placa de ferro recoberta por material plástico tecnil.



Foto 08 – Defesa número 05 recuperada e possui placa de ferro recoberta por material plástico tecnil.



Foto 09 – Defesa número 03 recuperada com placa de ferro e estrutura de borracha para amortecimento. Defesa de menor porte em relação as 1 e 5.



Foto 10 – Detalhe da Defesa de número 03.



Foto 11 – Defesa de número 04 recuperada com placa de ferro e pneus para amortecimento. Defesa de menor porte em relação as 1 e 5.



Foto 12 – Trceho do cais onde onde atracam as lanchas para desembarque de pessoal com desensas improvisadas por pneus.



Foto 13 – Trecho do cais barçaça contíguo onde atracam as lanchas para desembarque de pessoal sem defensas.



Foto 14 – Trecho do cais barcaça contíguo onde atracam as lanchas para desembarque de pessoal sem defensas.



Foto 15 – Trecho do cais barcaça com defensas de material de borracha

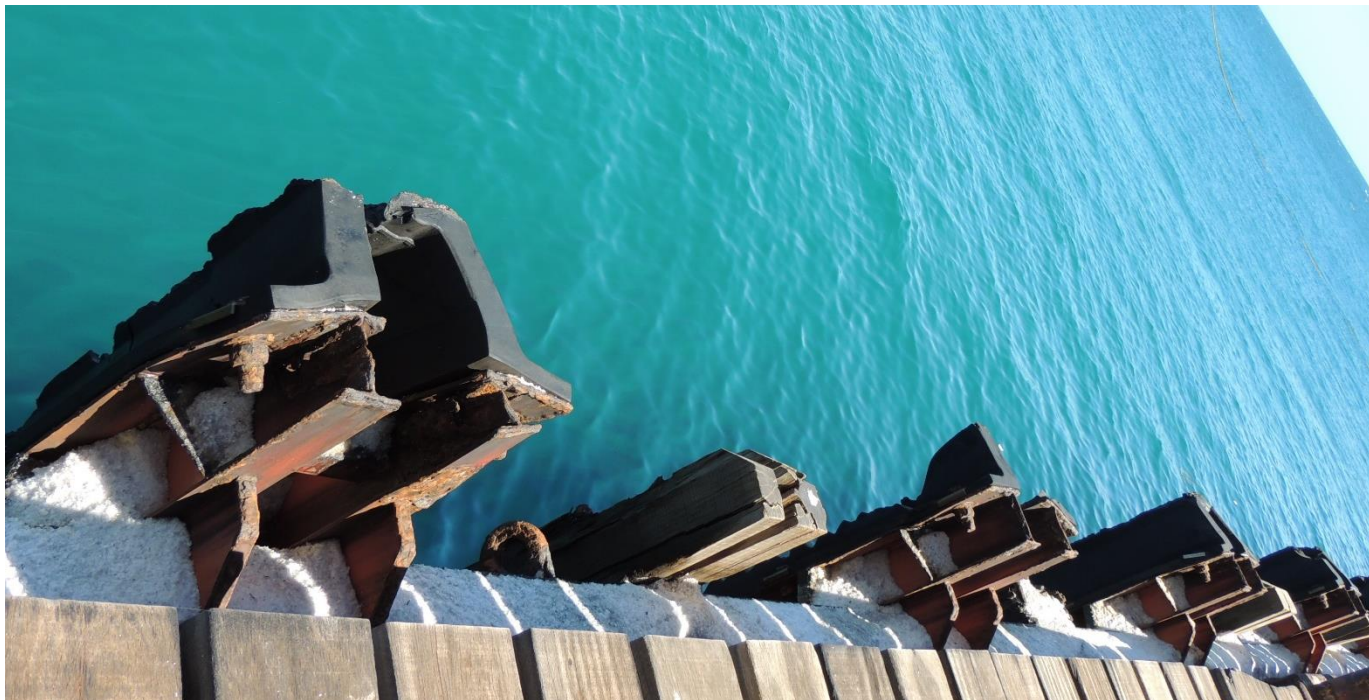


Foto 16 – Detalhe das defensas de parte do cais barcaça



Foto 17 – Material das defensas do cais dos navios em terra na CODERN em Areia Branca



Foto 18 – Material das defensas do cais dos navios em terra na CODERN em Areia Branca



Foto 19 – Material das defensas do cais das barcas em terra na CODERN em Areia Branca



Foto 20 – Tanque de armazenamento de óleo diesel com capacidade para 25.000 litros que encontra-se provisoriamente instalado próximo à oficina.



Foto 21 – Segundo tanque de armazenamento já instalado na área do Terminal destinada a tancagem. Capacidade de 25.000 litros de armazenamento. Ainda não estava em uso no momento da vistoria.

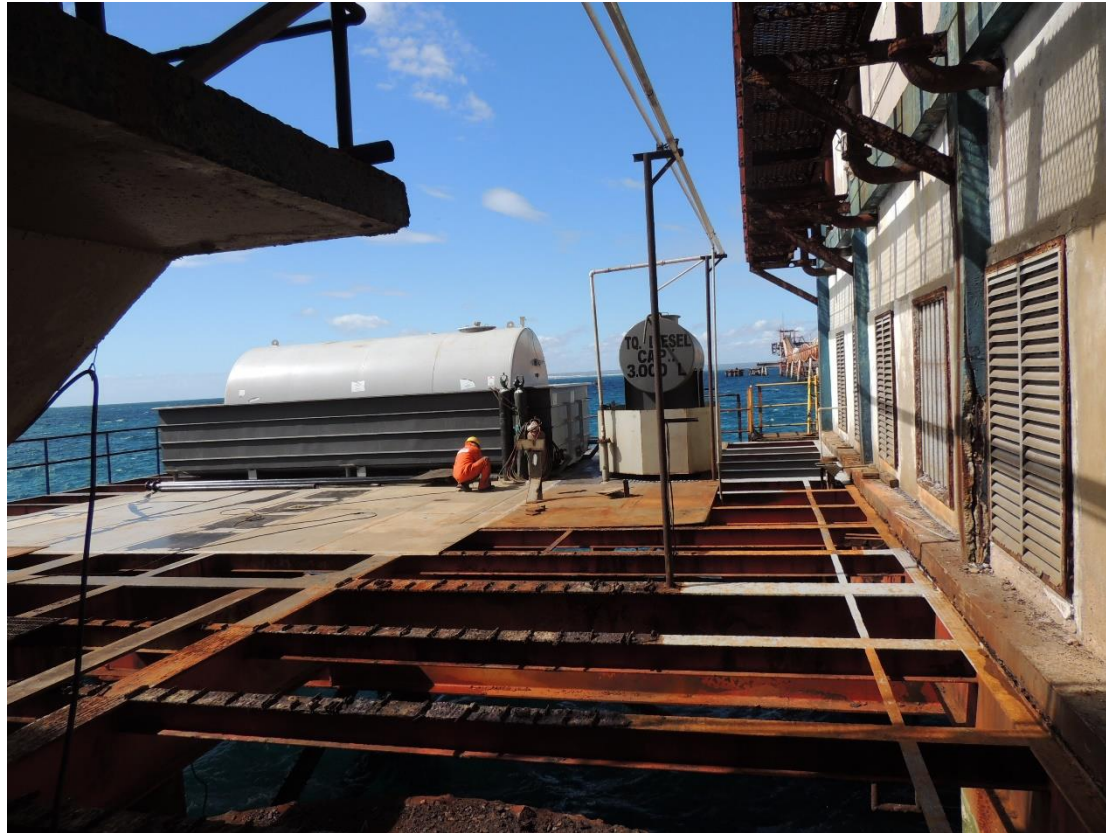


Foto 22 – Área destinada a tancagem em reforma.



Foto 23 – Tanque de armazenamento de óleo diesel que abastece o gerador. Capacidade para 3.000 litros.



Foto 24 – Recipiente para armazenamento de resíduo líquido inflamável.



Foto 25 – Atividade de solda próxima à área de armazenamento de resíduo perigoso.



Foto 26 – Mangote utilizado para conectar a embarcação ao duto que transporta o óleo diesel até o tanque de armazenamento.



Foto 27 – Estrutura de duto aéreo instalado provisoriamente para comunicar o tanque de armazenamento ao tanque que abastece o gerador.



Foto 28: Esteira para movimentação do sal no terminal.



Foto 29: esteira que transporta o sal para carregamento nos navios.



Foto 30 – Calha de drenagem na área da oficina onde as máquinas são abastecidas.



Foto 31 – Caixa da drenagem e resíduos na claha de drenagem da oficina.



Foto 32 – Bomba para abastecimento das máquinas (pá carregadora, trator)



Foto 33 – Geradores



Foto 34 – Calha no entorno dos geradores para contenção de óleo lubrificante.



Foto 35 – Óleo lubrificante no almoxarifado.



Foto 36 – Tintas no almoxarifado



Foto 37 – Tanque de armazenamento de óleo diesel com capacidade para 100.000 litros dentro da área de contenção.



Foto 38 – Áreas destinadas as bombas da área de tancagem com piso impermealizado.



Foto 39 – Área com piso impermeabilizado e calha de drenagem para veículo da empresa que realiza o abastecimento do tanque.



Foto 40 – Área do almoxarifado destinada ao armazenamento de produtos perigosos.



Foto 41 – Área do almoxarifado destinada ao armazenamento de produtos perigosos.

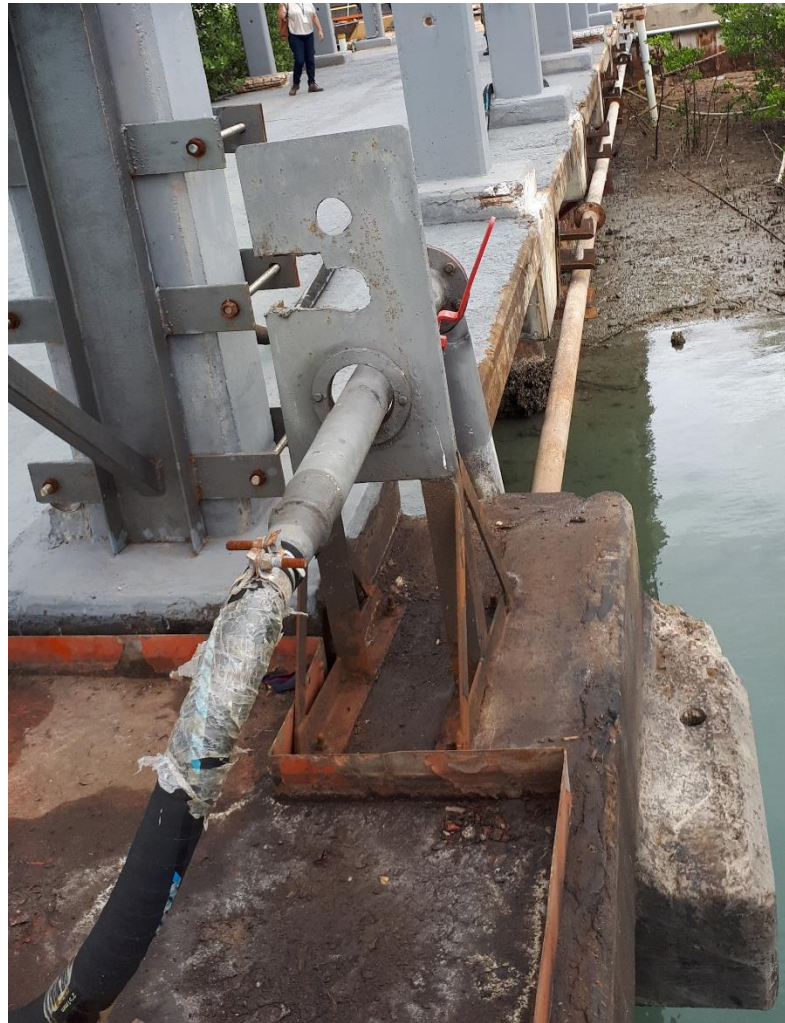


Foto 42 – Dutos que transportam o óleo diesel do tanque de abastecimento à embarcação



Foto 43 – Mangote para conectar o duto à embarcação.



Foto 44 – Oficina mecânica. Equipamentos localizados em área delimitada com calha de drenagem com piso impermeabilizado.



Foto 45 – Local da oficina mecânica destiando para a abertura de máquinas/equipamentos. Possui calha de drenagem, mas o piso não estava impermeabilizado.



Foto 46 – Pátio da CODERN com máquinas sem uso.



Foto 47 – Tintas arazenadas no almoxarifado.



Foto 48 – Local de disposição de resíduos



Foto 49 – Local de disposição de resíduos. Kits com material de contenção e recolhimento de óleo “em terra”.



Foto 50 – Kits com material de contenção e recolhimento de óleo “em terra”.



Foto 51 – Kits com material de contenção e recolhimento de óleo “em terra” localizados no terminal próximos ao tanque de armazenamento e oficina.



Foto 52 – Kit com material de contenção e recolhimento de óleo “em terra” localizados no terminal.



Foto 53 – Container com o material para contenção e recolhimento de óleo em mar localizado no Terminal.



Foto 54 – Material de para contenção e recolhimento de óleo em mar localizado no Terminal.