



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

PAR. 02001.003453/2015-06 COPAH/IBAMA

Assunto: Simulado de Emergência no Porto de Paranaguá

Origem: Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

Ementa: Relatório de Simulado de Emergência Ambiental no Porto Organizado de Paranaguá, com vistas a subsidiar a avaliação do Plano de Emergência Individual (PEI) do referido porto. Processo Ibama nº 02001.007338/2004-40.

1. INTRODUÇÃO

1.1. A Coordenação Geral de Emergências Ambientais - CGEMA/DIPRO, em conjunto com a Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias - COPAH/DILIC, servidores da Superintendência do Ibama do Paraná e do Escritório Regional de Paranaguá - ESREG, coordenou, na data de 02 de junho de 2015, um exercício simulado de derramamento de óleo, com o objetivo de avaliar as ações de resposta adotadas pelo Porto Organizado de Paranaguá, de acordo com o previsto em seu Plano de Emergência Individual - PEI aprovado.

1.2. O Porto de Paranaguá é licenciado pela Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias (Copah) da Diretoria de Licenciamento Ambiental (Dilic), no âmbito do Processo Ibama nº 02001.007338/2004-40 e possui a Licença de Operação nº 1.173/2013, com validade até 26/07/2018.

1.3. A ação acima descrita foi prevista no Plano Nacional Anual de Proteção Ambiental (PNAPA), aprovado por meio da Portaria nº. 27 de 24/12/2014 e publicada no Boletim de Serviço nº 12 de 26/12/2014.

1.4. Para que a atividade fosse executada foram realizadas reuniões técnicas entre as equipes deste Instituto, além do envio do Ofício nº 02001.006558/2015-17 COPAH/IBAMA ao empreendedor, informando a data de realização do simulado e solicitando disponibilização de alguns recursos para que o Ibama pudesse conduzir o simulado, sem prejuízo à estrutura de atendimento a emergência que seria simulada. Essas informações também foram encaminhadas por *e-mail* ao empreendedor.

2. CENÁRIO ACIDENTAL

2.1. Para realização de simulado de avaliação do PEI do Porto de Paranaguá, servidores da CGEMA e COPAH se reuniram nos dias 15 e 29/06/2015 para definição do cenário a ser adotado durante a realização do exercício, tendo havido concordância dos servidores



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

da SUPES/PR e do ESREG de Paranaguá quanto ao cenário escolhido.

2.2.O cenário foi definido com base nos cenários apresentados no documento “Plano de Emergência Individual (PEI) do Porto de Paranaguá, 6ª edição, setembro de 2013”, dentre os quais foi selecionado o cenário II, descrito como: Acidente com navio - colisão com atracadouro durante a realização de manobras - Vazamento de Óleo *Bunker*, totalizando um volume de 200 m³.

Diante dessa escolha, definiu-se ainda que o óleo deveria ter sua fonte de vazamento distante, no máximo, 150 metros do píer, de forma a representar de maneira mais realista possível o cenário escolhido, considerando a área do porto abrangida pelo plano.

3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3.1 REUNIÃO DA EQUIPE DO IBAMA

3.1.1. As 14:00 h do dia 01/07/2015, foi realizada reunião na Superintendência do Ibama no Paraná para nivelamento das informações e acertos finais quanto ao planejamento do simulado, com participação de servidores da COPAH/DILIC, CGEMA/DIPRO, SUPES/PR e ESREG de Paranaguá. Foi acordado o horário de início das atividades a serem realizadas, o cenário accidental a ser simulado, bem como foi realizada a divisão dos analistas do IBAMA em quatro equipes, com funções pré-definidas para atuação no simulado, conforme descrito a seguir:

- Equipe 1 - composta por 03 Analistas Ambientais, ficou responsável por se deslocar para o centro de comando para acompanhar as ações do coordenador da emergência no gerenciamento das ações de resposta, de acordo com as atribuições previstas no PEI, bem como para avaliar a estrutura e a localização do posto de comando.
- Equipe 2 - composta por 03 Analistas Ambientais, ficou responsável por se deslocar até a área de armazenamento dos materiais e equipamentos de resposta (“Centro de Prontidão Ambiental” da empresa Alpina Briggs), junto ao coordenador da equipe de combate, para acompanhar e avaliar as ações de mobilização da equipe, o tempo de resposta, a capacidade de resposta a ser apresentada, entre outras ações atribuídas à Equipe de Combate.
- Equipe 3 - composta por 03 Analistas Ambientais, ficou responsável por inserir o elemento fauna no local previamente combinado e por acompanhar as ações de resgate e destinação da fauna oleada. Foi responsável, também, por acompanhar as ações do profissional de meio ambiente no que se refere ao monitoramento e adoção de providências para minimizar os impactos ao meio ambiente.
- Equipe 04 - composta por 02 Analistas Ambientais, ficou responsável por realizar o lançamento dos simuladores na água e por acompanhar a bordo da embarcação fornecida pelo porto as ações de contenção e recolhimento do óleo, assim como de proteção das áreas vulneráveis.

Em relação às ações que seriam realizadas no dia 02/07/2015, ficou acordado que, ao



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

chegar no porto, a Equipe 3 deveria se deslocar imediatamente para o local combinado para a inserção dos simuladores de fauna, e que a Equipe 04 deveria se direcionar ao cais onde o piloto da embarcação e assistente estariam a postos para transportar a equipe até o local onde seria simulado o derramamento de óleo. Ficou estabelecido que logo após o lançamento do simulador na água a Equipe 04 comunicaria o acidente à Guarda Portuária, via telefone.

Ficou ajustado que todos da equipe do IBAMA deveriam acompanhar o simulado como avaliadores, sem fazer intervenção, com exceção do membro da Equipe 1 que ficaria como “Controle”, sendo responsável por repassar os *inputs* ao Coordenador do PEI e por responder as perguntas do empreendedor não direcionadas ao Ibama, caso houvesse necessidade de resposta a alguma interferência.

Foram definidos os seguintes *inputs*, para serem apresentados ao coordenador do PEI durante o desenvolvimento do simulado:

- Chegou a informação de que a fonte do vazamento ainda não foi controlada e é estimado o derramamento de 80 m³ de óleo tipo *bunker*.
- Imprensa ligou pedindo informações sobre o acidente:
 - Quais foram as causas do acidente?
 - É verdade que já morreram 2 toneladas de peixes?
 - Os pescadores serão indenizados?
 - Quais os prejuízos desse acidente?
 - O porto paralisou sua operação?
- Um funcionário do porto que estava no cais acompanhando o atendimento ao acidente passou mal e necessita de socorro médico.
- Pescadores da região entram em contato e informam que foi observada mortandade de peixes próxima à Piaçaguera. Eles informaram, ainda, que foi avistado, a deriva no mar, um volume significativo (aproximadamente 1 tonelada) de resíduos diversos contaminados com o óleo proveniente do acidente.
- O coordenador do PEI tem um mal-estar e precisa ir para casa. O coordenador substituto terá que assumir o controle da sala de comando.
- Há informações de que foram avistados biguás oleados em local próximo à área do porto.
- Há risco de toque de óleo na Ilha Guará.

Foi acordado ainda que a comunicação entre os grupos seria feita via rádio em canal específico e por meio de grupo de conversa no celular (*WhatsApp*). Os dispositivos de comunicação e de observação foram testados na reunião.

A lista de presença com o nome das pessoas que participaram desta reunião encontra-se no Anexo I deste parecer.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

3.2. REUNIÃO COM EMPREENDEDOR

3.2.1. Às 16 horas do dia 01/07/2015 foi realizada uma reunião entre a equipe do IBAMA e o empreendedor na SUPES/PR, para esclarecimento dos objetivos e de como se daria a atuação do IBAMA durante o simulado. Conforme solicitado previamente pela equipe do IBAMA, o empreendedor fez uma breve apresentação sobre o funcionamento do fluxo de comunicação e da Estrutura Organizacional de Resposta - EOR apresentados no PEI, de forma a esclarecer algumas dúvidas da equipe. Adicionalmente, foram obtidas algumas informações necessárias sobre a área do Porto, bem como solicitado ao empreendedor os recursos necessários para a realização do exercício.

Durante a reunião, o empreendedor informou que não foi possível providenciar a quantidade de pipoca solicitada pelo IBAMA (três tonéis de 200 litros) devido à falta de fornecedor na região. A quantidade adquirida foi de 4 fardos, o que seria equivalente a aproximadamente um tonel de 200 L. Diante disso, ficou acordado que, caso fosse necessário, o empreendedor disponibilizaria mantas absorventes como simuladores.

No final da reunião, o empreendedor foi informado que, se dentro de duas horas do início do simulado, fosse observada dificuldade quanto ao atendimento do cenário acidental proposto, o IBAMA poderia sugerir a finalização do exercício.

A lista de presença com o nome das pessoas que participaram desta reunião encontra-se no Anexo II deste parecer.

3.3. SIMULADO

A equipe do IBAMA chegou ao Porto às 09:00 e, logo após ser recepcionada pelos representantes do empreendimento, foi realizada a divisão das equipes e deslocamento para as áreas previamente acordadas, para que fosse dado início ao simulado. O simulado seguiu as seguintes etapas:

- 09h:52min: Equipe 4 realizou o lançamento das pipocas;
- 10h:02min: Coordenador do PEI foi informado por telefone sobre o acidente;
- 10h:08min: Ligação da Diretoria Ambiental para a Guarda Portuária para confirmar a ocorrência no berço 211;
- 10h:05min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 1, informando que a fonte de vazamento ainda não tinha sido controlada e que era estimado o derramamento de 80 m³ de óleo tipo *bunker*;
- 10h:09min: Recebimento da informação de que a mancha estaria próxima ao berço 201;
- 10h:10min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 2, informando que a imprensa tinha pedido informações sobre o acidente, apresentando os seguintes questionamentos: quais foram as causas do acidente?; É verdade que já morreram 2 toneladas de peixe?; Os pescadores serão indenizados?; Quais os prejuízos desse acidente? O porto paralisou sua



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

operação?;

- 10h:18min: Recebimento da informação de que a maré estava subindo e de que a mancha estava se deslocando no sentido da Transpetro;
- 10h:22min: A barreira de contenção foi lançada na água;
- 10h:28min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 3, informando que um funcionário do porto que estava no cais, acompanhando o atendimento, passou mal e necessitava de socorro médico;
- 10h:30min: Coordenador aciona o socorro médico - OGMO;
- 10h:32min: Entrega da nota de esclarecimento pela Assessoria de Comunicação do porto - ASSCOM;
- 10h:34min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 4, informando que foi avistada mancha de óleo e que esta estava se deslocando em direção à Ilha Guará;
- 10h:35min: Empreendedor informa que todo óleo do 1º vazamento foi contido;
- 10h:35min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 5, informando que os pescadores da região entraram em contato e informaram que foi observada mortandade de peixes próxima a Piaçaguera. Foi informado também que foi avistado, a deriva no mar, um volume significativo (aproximadamente uma tonelada) de resíduos diversos contaminados com o óleo proveniente do acidente;
- 10h:40min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 6, informando que o coordenador do PEI teve um mal estar e que precisou ir para a casa, devendo o coordenador substituto assumir o controle da sala de comando;
- 10h:48min: Encaminhado ao Coordenador do PEI o *input* 7, informando que foram avistados biguás oleados em local próximo a área do porto. DIRAMB acionou AMBIENS para averiguar a situação;
- 10h:50min: Recebimento da informação de que uma embarcação estava contendo a segunda mancha. Contato com especialistas em fauna para informar sobre o ocorrido (*input* 7).
- 10h:52min: Troca de comando - Coordenador da Alpina informou ao comando que verificaria pessoalmente a situação ambiental na Ilha Guará;
- 11h:00min: Reiterado o *input* 7 sobre a fauna oleada. DIRAMB informa que não foram visualizados resíduos próximos à Ilha de Piaçaguera;
- 11h:04min: Reiteração do *input* 5 sobre a visualização de resíduos à deriva;
- 11h:12min: Saída da embarcação de apoio da AMBIENS para realizar varredura com o objetivo de localizar a fauna oleada;
- 11h:15min: Novamente é realizado o *input* sobre fauna, informando que foram avistados biguás com manchas escuras pousados em local próximo à Ilha da Cotinga, conforme indicado em mapa ao Coordenador do PEI (ver mapa);



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

- 11h:25min: Alpina informou que não foram encontrados resíduos na Ilha Guará;
- 11h:39min: Equipe de resgate de fauna da UNESPAR saiu da APPA para o berço 201, visando embarcar em direção à Ilha da Cotinga;
- 11h:40min: Coordenador do PEI confirmou para a ALPINA a existência de resíduos próximos à Piaçaguera;
- 11h:49min: Equipe da ALPINA informou ao Coordenador do PEI que não foram encontrados resíduos contaminados à deriva;
- 11h:55min: Equipe especialista em fauna da UNESPAR embarcou para resgatar a fauna oleada;
- 11h:59min: Recebimento da informação na sala de comando de que todo óleo havia sido recolhido;
- 12h:49min: IBAMA finalizou o simulado.

4. OBSERVAÇÕES E CONSIDERAÇÕES

4.1. Equipe 1 - Posto de Comando

4.1.1. O Posto de Comando foi montado em uma sala do prédio administrativo do Porto de Paranaguá, sendo que sua localização não permitia uma visão geral da área operacional do porto. A sala disponibilizada tinha uma mesa de reunião e uma tela de aproximadamente 42" na qual ficou projetado o Fluxograma de Comunicação do Alarme Inicial (página 58 do PEI). Para a comunicação no âmbito da EOR, a sala tinha disponível um telefone fixo e um rádio transmissor.

De uma forma geral, o Coordenador do Plano de Emergência desenvolveu suas funções de maneira adequada e demonstrou boa capacidade de coordenação dos Grupos de Ação Direta e de Apoio, conforme proposto no fluxograma da EOR. Sua atuação foi efetiva no âmbito das tomadas de decisão acerca das ações de resposta necessárias durante o simulado.

Ressalta-se que, no momento da troca de coordenação, houve uma falha na transferência das informações para o Coordenador Substituto, situação essa que comprometeu, em parte, o atendimento ao acidente. Constatou-se ainda, que o Coordenador Substituto apresentou um pouco mais de dificuldade de comunicação junto a EOR.

4.2. Equipe 2 - Equipe de Combate

4.2.1. A área de armazenamento do material de atendimento à emergência ambiental fica localizada próxima ao berço 201 do porto.

4.2.2. Assim que o coordenador da equipe de combate recebeu a informação do acidente, organizou a equipe utilizando conceitos do Sistema de Comando de Incidente (SCI) no que se refere à liderança (cadeia de comando) e comunicação.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

O simulador de óleo derivou em direção ao berço 201, o que tornou, de certa forma, o atendimento um pouco mais fácil. O coordenador e a equipe de combate demonstraram estar preparados para atendimento a emergência na área. O combate foi adequado ao cenário apresentado.

Ao todo foram mobilizados 19 funcionários para atuar no atendimento à emergência, sendo que dois acompanharam a equipe do IBAMA. Foi informado que no período noturno quatro pessoas ficam na base da Alpina e no período diurno o total de pessoas que permanece no local é de nove. Ao ser questionado que o número de membros da equipe era superior àquele previsto para turno diurno, o coordenador informou que os demais membros da equipe foram acionados assim que obtida a informação do acidente no porto, o que ocorreria em uma situação real.

Observou-se que já estavam disponibilizadas barreiras de contenção em área próxima à rampa por onde o material de atendimento à emergência é lançado. O coordenador ao ser questionado informou que aquele material havia sido utilizado recentemente e por esta razão estava naquela área. No entanto, observou-se que esse material foi utilizado na primeira resposta.

No que se refere ao atendimento do trabalhador acidentado na área do berço 201, apesar da dificuldade inicial para liberação da ambulância, esta chegou rapidamente e prestou o atendimento necessário à vítima.

4.3. Equipe 3 - Equipe de Controle Ambiental e Fauna

4.3.1 Em geral o atendimento às áreas consideradas sensíveis e passíveis de toque pela mancha de óleo foi adequado, havendo disponibilidade de equipamentos e recursos de pessoal para verificação *in loco*, bem como conhecimento das medidas a serem tomadas, tais como contato com a população para verificação do impacto e embarque com os equipamentos necessários ao atendimento inicial.

Contudo, o atendimento especificamente à fauna oleada apresentou algumas falhas de comunicação entre a equipe de fauna presente na sala de comando e aquela que foi a campo, não sendo possível a identificação clara das áreas em que os animais haviam sido avistados.

Ademais, não estavam disponíveis os equipamentos de captura e resgate adequados, razão pela qual foi sugerido à APPA manter um quantitativo mínimo de tais equipamentos à disposição, uma vez que o deslocamento da equipe de fauna pode ser demorado em casos reais.

4.4. Equipe 4 - Equipe de Lançamento dos Simuladores e Ações em Água

4.4.1. O lançamento do simulador (pipoca) foi realizado em duas etapas: um lançamento inicial de cerca de 2/3 do volume total e outro posterior com o restante do volume. O primeiro lançamento foi feito de acordo com a distância do píer acordada pela equipe



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

(cerca de 150 metros), a partir do início do berço 201. Tal localização foi determinada também pelas condições de vento e maré, sendo enchente com vento moderado.

Considerando que era de conhecimento desta equipe o provável direcionamento do óleo para o píer de atracação do porto público (simulado anterior, de fevereiro de 2015, havia sido executado no mesmo horário), optou-se pelo derramamento a partir do final do píer, propiciando condições para que o óleo não ficasse represado. Ainda assim, verificou-se que parte da pipoca concentrou-se no píer, tornando a condição menos complexa para fins de atendimento.

Inicialmente foi levantada a possibilidade de o segundo lançamento ser feito próximo à Ilha Guará, no entanto, foi realizado alguns metros à frente do berço 201, mais distante do píer e com possibilidade de toque no Mangue do Rocio, baseando-se, mais uma vez, nas condições de vento e maré da região no momento do simulado, sendo o que de fato ocorreria caso houvesse um vazamento real.

Com relação ao atendimento, constatou-se que foi realizado de forma satisfatória, levando-se em conta os recursos disponíveis e os dois lançamentos/derramamentos realizados.

Ao final do exercício, a equipe deslocou-se para a área de Piaçaguera, mas não verificou a ocorrência de qualquer movimento ou atendimento nesta área, retornando em seguida para o berço 201, onde foi desembarcada.

Diante do exposto, sugere-se que sejam considerados os seguintes aspectos para a execução de próximos exercícios simulados de PEI neste porto:

- Alteração do horário de início para que seja verificado o atendimento em condições diferenciadas de maré, de enchente para vazante, e com uma correnteza mais intensa;
- Solicitação ao empreendedor para que providencie com a adequada antecedência o volume correto de simuladores, sendo que a insuficiência de pipoca ocorreu nos dois simulados realizados (o primeiro proposto pelo porto em fevereiro de 2015, e esse segundo proposto pelo Ibama e objeto do presente parecer) e prejudica uma avaliação mais condizente com uma situação real.

3.4. REUNIÃO INTERNA PÓS-SIMULADO

3.4.1. Após o simulado, realizou-se uma reunião da equipe do IBAMA para avaliação conjunta da atividade realizada. A avaliação foi feita a partir do preenchimento do *check list* padrão (*Check list* para Avaliação de Simulado de Emergência). O mesmo documento foi entregue à equipe do porto para preenchimento. As cópias dos documentos preenchidos encontram-se no Anexo III deste parecer.

Foi destacada a importância de todos os participantes da equipe IBAMA estarem presentes na reunião que antecede o simulado, evitando-se dessa forma possíveis problemas operacionais durante a realização das atividades planejadas para o exercício.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

Em relação à comunicação inicial do acidente, constatou-se que a equipe do IBAMA, responsável pelo contato inicial com a Guarda Portuária, repassou de maneira parcial as informações sobre a caracterização do cenário acidental. A informação passada, via telefone, ateve-se à visualização de uma mancha de óleo nas proximidades do berço 201.

Ainda em relação à comunicação inicial do acidente, observou-se a necessidade da GUARPOR dispor de um roteiro de perguntas que auxiliem na confirmação de eventuais situações que lhe sejam reportadas e que possibilite um fluxo de informação mais preciso. A GUARPOR apenas questionou a origem da informação.

A equipe do IBAMA teve dificuldade para acessar as áreas definidas para observação das ações a serem realizadas durante o simulado. Tal fato ocorreu devido à existência de um único acesso à área operacional do porto, a qual encontrava-se parcialmente obstruída, com um único portão para entrada e saída de veículos. Foi sugerido a inclusão de item referente aos acessos ao empreendimento no *Check list* para Avaliação de Simulado de Emergência.

Um outro aspecto levantado, foi a constatação de dificuldade por parte da EOR para providenciar a liberação da ambulância, solicitada ao Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, para atendimento à pessoa que simulou a vítima durante o simulado.

No que diz respeito à troca de coordenador do PEI durante as ações de atendimento ao acidente, surgiu dúvida se a pessoa que assumiu a coordenação era o Inspetor da Guarda Portuária, informado no PEI (Tabela 5, página 61) como 2º substituto do coordenador do PEI.

Ressalta-se que o volume informado ao coordenador do PEI, durante o simulado, foi de 80 m³ e que tal decisão decorreu da constatação de que o tempo disponível para a realização do simulado (aproximadamente 3,5 horas) não era suficiente para atender um acidente envolvendo um derramamento de 200 m³ de óleo *bunker*.

4.1. REUNIÃO DE ENCERRAMENTO COM O EMPREENDEDOR

4.1.2. Foi realizada uma reunião de encerramento com o empreendedor para avaliação conjunta, com o objetivo de apontar pontos de melhoria para o PEI e também para a coordenação do exercício pelo Ibama. Os principais pontos discutidos seguem abaixo:

4.1.2.1 Atendimento a fauna:

- Um dos representantes da equipe especialista em fauna destacou a necessidade de eles serem imediatamente avisados sobre a ocorrência dos acidentes, independente de envolver fauna. O Coordenador do PEI reconheceu que esse é um ponto de melhoria que deve ser alterado no fluxograma de resposta. Ainda em relação ao atendimento à fauna, foi destacado que a equipe encontrou dificuldades em entender o cenário acidental devido a falha de comunicação durante conversa com o coordenador substituto.
- Em relação à ausência de equipamentos adequados para resgate da fauna, o



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

empreendedor esclareceu que, por questões administrativas, o contrato com a equipe de fauna ainda não estava completamente exequível, mas que há previsão da compra de materiais e equipamentos em prazo definido. Nesse sentido, o IBAMA solicitou que fosse disponibilizado o mínimo de material necessário para atendimento da fauna, enquanto o convênio com a universidade não for concretizado.

4.1.2.2 Fluxo de comunicação e alertas:

- O Coordenador do PEI destacou que a informação inicial era a visualização de uma mancha de óleo nas proximidades do berço 201. Com base nessa informação, toda a resposta dada foi em função do aparecimento da mancha. Ele informou que só soube que o vazamento do óleo era decorrente de uma colisão de um navio contra o cais, durante a reunião final. O IBAMA então sugeriu que fosse feito um roteiro de perguntas para a guarda portuária quando do recebimento de ligação informando um acidente, de forma que sejam coletadas as informações mais relevantes da pessoa que entrar em contato.
- O Ibama recomendou que seja incluído no PEI um sinal sonoro que informe a realização de simulado no Porto.
- Ao destacar a falha de comunicação durante a troca de coordenação no posto de comando, o Ibama considerou necessário a adoção, por parte do coordenador do PEI, de métodos de registro das ocorrências e ações realizadas, de maneira a permitir uma efetiva transferência de informações, para outras pessoas que necessitem ser prontamente informadas sobre a situação em que se encontra o atendimento a emergência.

4.1.2.3. Estrutura organizacional de resposta

- Foi conformada a informação de que a pessoa que assumiu função de coordenador substituto não era o Inspetor da Guarda Portuária, informado no PEI como 2º substituto do coordenador do PEI, informação essa que deverá ser retificada no PEI.
- Os representantes do Porto e da Alpina informaram que estão previstos, no contrato com a Alpina, o treinamento da Estrutura Organizacional de Resposta - EOR e que haverá capacitação da pessoa responsável por ser o 2º substituto do coordenador do PEI (Inspetor da Guarda).
- Em relação à dificuldade para liberação da ambulância, foi informado que isso ocorreu por se tratar de simulado. O IBAMA sugeriu que, no caso de simulado, não houvesse nenhum tipo de impedimento, uma vez que esse tipo de exercício é também de interesse do empreendedor para fins de avaliação.

4.1.2.4. Comunicação com a comunidade do entorno e outras instituições

O empreendedor informou que em acidente/simulado de grandes proporções a comunidade é informada quanto à proibição de pesca na área.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

4.1.2.5 Organização do simulado pelo Ibama

- O empreendedor sugeriu que nos próximos simulados houvesse um melhor detalhamento do cenário. Relatou ainda que encontrou dificuldade em relação ao *input* dado pelo IBAMA quanto a observação de resíduos contaminados com óleo e mortandade de peixes, pois como essa informação repassada não estava visual, houve uma certa confusão em relação a informação repassada pela equipe que foi em campo. Foi sugerido que nos próximos simulados fosse pensando em algo que pudesse simular fisicamente esse tipo de interferência.

A lista de presença com o nome das pessoas que participaram desta reunião encontra-se no Anexo IV deste parecer.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1. O objetivo da equipe do Ibama no simulado foi avaliar as ações de resposta do Porto de Paranaguá frente a acidente com derramamento de óleo, e verificar se tais ações são condizentes com o conteúdo estabelecido no PEI apresentado pelo empreendedor e aprovado pelo Ibama.

Após avaliação da estrutura de resposta, bem como das ações desencadeadas, e tendo como base o Plano de Emergência Individual - PEI do Porto, considera-se que a simulação ao atendimento da emergência com derramamento de óleo foi realizada de forma satisfatória.

No entanto, sugere-se a atualização do PEI de forma a incorporar as seguintes recomendações:

- A GUARPOR deve dispor de um roteiro de perguntas que auxilie na confirmação e caracterização da situação relatada durante o comunicado inicial de um acidente;
- Providenciar a revisão da EOR e do fluxo de acionamento de forma a tornar mais claro o papel de cada integrante;
- Contemplar, no fluxo de acionamento, o aviso imediato à equipe de especialistas em fauna, sobre a ocorrência dos acidentes;
- O Porto deverá adquirir um conjunto mínimo de materiais para atendimento de fauna;
- Incluir no PEI um sinal sonoro que informe a realização de simulado no Porto;
- O Porto deve estar atento a necessidade de eliminação de qualquer interferência/impedimento decorrente de procedimentos burocráticos administrativos, na dinâmica dos simulados, de forma a possibilitar uma avaliação efetiva da EOR proposta;
- A coordenação do PEI deve desenvolver métodos de registro das ocorrências e ações realizadas durante o atendimento a um acidente, de maneira que as informações estejam prontamente disponíveis, na sala de comando, para outras pessoas que necessitem ser imediatamente informadas sobre a situação em que se encontra o



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

- atendimento a emergência;
- Necessidade de reforçar a capacitação das pessoas que atuam como coordenadores substitutos do coordenador do PEI.

Brasília, 27 de agosto de 2015

Alessandra Aparecida Gayoso Franco de Toledo

Analista Ambiental da Dilic/IBAMA

Fabíola Nunes Derossi

Analista Ambiental da Copah/IBAMA

Fernanda Cunha Pirillo Inojosa

Analista Ambiental da CGEMA/IBAMA

Fernando Luiz Nunes

Analista Ambiental do Esreg/Paranaguá/IBAMA

Fábio de Araújo Pinto Sobrinho

Analista Ambiental da CGEMA/IBAMA

Flávia Alves de Lima Paiva

Analista Ambiental da CGEMA/IBAMA

Linus Ghisi Meneses da Silva

Analista Ambiental do Esreg/Paranaguá/IBAMA

José J. Crachineski

Analista Ambiental do NUPAEM/PR/IBAMA

Michel Marcusso Kamashita

Analista Ambiental da DITEC/PR/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

Thaís Michele Fernandes
Analista Ambiental do Nupaem/PR/IBAMA