



**CONDIÇÕES GERAIS
DE SERVIÇO DO
TERMINAL**

OILTANKING

ÍNDICE

1. ABREVIACÕES E DEFINIÇÕES	5
2. PROCEDIMENTOS DE SOLICITAÇÃO DE ACESSO	6
3. INFRAESTRUTURA DO TERMINAL	6
3.1 INSTALAÇÕES OPERACIONAIS DO TERMINAL	6
3.2. SISTEMAS PARA COMBATE A INCÊNDIO E SEGURANÇA	8
3.3. INSTALAÇÕES DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTE E ÁGUA	8
3.4. INSTALAÇÕES DE LASTRO E DESLASTRO	8
3.5. UTILIZAÇÃO DE PORTO PÚBLICO PARA OPERAÇÕES MARÍTIMAS	8
3.5.1 REGRAS E PRIORIDADES DE ATRACAÇÃO DETERMINADAS PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA	8
3.5.2. INFORMAÇÕES E CONDIÇÕES REQUERIDAS PARA AS EMBARCAÇÕES QUE REALIZARÃO OPERAÇÃO NA OILTANKING.	9
3.5.3. LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO DO TERMINAL EM FUNÇÃO DAS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E HIDROLÓGICAS	11
4. INFORMAÇÕES E CONDIÇÕES REQUERIDAS PARA OS VEÍCULOS QUE UTILIZARÃO O TERMINAL	11
5. CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS DE CARGA E DESCARGA DE PRODUTOS	12
5.1. Operações Marítimas	13
6. PROCEDIMENTOS DE AJUSTE DOS VOLUMES DE PRODUTOS ...	13
7. CONDIÇÕES DE RECEBIMENTO, ARMAZENAGEM E EXPEDIÇÃO DE PRODUTOS.	14
7.1. PRAZO MÁXIMO DE ARMAZENAGEM POR PRODUTO	14
7.2. VOLUMES MÍNIMOS PARA RECEBIMENTO POR PRODUTO	14
7.3. VOLUMES MÍNIMOS PARA ENTREGA POR PRODUTO	14
7.4. MEDIÇÃO E CONTROLE DE QUANTIDADES E PERDAS	14
7.5. AMOSTRAGEM, SEGREGAÇÃO DE PRODUTOS E GARANTIAS DE QUALIDADE.	14
8. ESPECIFICAÇÃO - REQUISITOS DE QUALIDADE - PARA ACEITAÇÃO DE PRODUTOS	14
9. REGRAS QUANTO AO PRINCÍPIO DA FUNGIBILIDADE	15
10. RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS RELATIVOS A CONTAMINAÇÕES	16

11. PROCEDIMENTOS E NORMAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL, SEGURANÇA E OPERAÇÃO.....	16
11.1 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE RESPOSTA.....	16
11.2 RECURSOS PARA COMBATE À POLUIÇÃO	16
11.3 NORMAS DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA OS NAVIOS.....	17
12. CONDIÇÕES PARA PROTESTOS (RECLAMAÇÕES), ACORDOS E TEMPOS DE ATENDIMENTO	18
13. OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DO OPERADOR.....	18
14. OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR.....	18
15. TAXAS, ENCARGOS, IMPOSTOS	18
16. SEGUROS E GARANTIAS FINANCEIRAS.....	18
17. INSPEÇÕES DAS INSTALAÇÕES DA OILTANKING	19

1. ABREVIACÕES E DEFINIÇÕES

1.1. Palavras e expressões listadas nesta cláusula serão interpretadas de acordo com os significados aqui atribuídos, exceto quando o contexto o exigir de outra forma:

"Agência Marítima" é qualquer empresa, que represente o Cliente, para tratar de assuntos relacionados à programação do navio junto à Autoridade Portuária.

"Beam" pode ser traduzida como "boca", significa a largura do navio.

"Cliente" é qualquer pessoa, agindo por própria conta ou representando terceiros, que tenha acordado com o Operador a prestação dos Serviços, bem como qualquer pessoa que detenha a titularidade dos Produtos em questão.

"Contrato" é o contrato comercial, o qual terá as presentes Condições Gerais de Serviços do Terminal e seus anexos como parte integrante, firmado por escrito entre o Cliente e o Operador para formalizar a prestação dos Serviços por parte do Operador.

"CGST" é a sigla que designa estas Condições Gerais de Serviços do Terminal.

"CODESA" é a Companhia Docas do Espírito Santo, empresa responsável pela administração do Porto de Vitória.

"DWT" é a sigla que significa a palavra de origem inglesa *deadweight* que, em português, pode ser traduzida como Peso Bruto Total.

"Estoque Físico" é a quantidade real de um determinado produto armazenado no Terminal, de um determinado cliente.

"Estoque Fiscal" é a quantidade teórica de um determinado produto armazenada no Terminal. É o resultado da diferença entre o somatório de todas as notas fiscais de armazenagem dos produtos descarregados no Terminal e o somatório de todas as notas fiscais de devolução dos produtos carregados no Terminal.

"IFR" é a sigla que significa a palavra de origem inglesa *Internal Floating Roof* que, em português, pode ser traduzida como Teto Interno Flutuante.

"ISGOTT" é a sigla que significa a palavra de origem inglesa *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*, pode ser traduzida como o Guia Internacional de Segurança para Navios Petroleiros e Terminais.

"LOA" é a sigla que significa a palavra de origem inglesa *Length Over All* que, em português, pode ser traduzida como Comprimento Total.

"Operador" é qualquer sociedade do grupo Oiltanking que, direta ou indiretamente, se comprometa a executar os Serviços referidos no Contrato.

"Parte" ou **"Partes"** é o Cliente e/ou o Operador, individualmente ou em conjunto, conforme definido pelo contexto em que for citado.

"Produtos" são os graneis líquidos autorizados e conforme venha a ser acordado com cada Cliente, de acordo com a capacidade do Terminal.

"Serviços" é toda e qualquer operação conduzida pelo Operador relativamente ao armazenamento e manuseio de Produtos no Terminal ou através dele, conforme definido no Contrato.

"Supervisor" é a pessoa designada pelo Cliente para inspecionar os tanques, dutos, equipamentos de bombeamento, instrumentos de medição e equipamentos auxiliares do Terminal, bem como para aferir a quantidade e a qualidade dos Produtos em todas as recepções e entregas de Produtos no Terminal.

"Terminal" é toda e qualquer edificação, prédio, escritório, armazém, terminal de tancagem, ancoradouro, píer, embarcadouro, cais de atracação e estação de alimentação, ancoradouros de carregamento e descarregamento, oleodutos e estação flutuante de armazenagem, nos quais os Serviços sejam prestados pelo Operador.

- 1.2. Palavras citadas no singular incluem também o seu plural e vice-versa, onde o contexto assim o exigir; palavras e expressões referidas no gênero masculino deverão também ser consideradas como incluindo o gênero feminino.
- 1.3. Os termos e condições do Contrato serão lidos como mutuamente explicativos uns dos outros. Em caso de conflito, discrepância ou divergência entre as CGST e as condições especiais do Contrato, as últimas deverão prevalecer.

2. PROCEDIMENTOS DE SOLICITAÇÃO DE ACESSO

O acesso aos serviços se dará diretamente através da Área Comercial da OILTANKING através dos contatos relacionados a seguir:

- i) Marília da Silva – marilia.dasilva@oiltanking.com
Supervisora Comercial
Avenida Paisagista José Silva de Azevedo Neto, nº 200
Barra da Tijuca – Rio de Janeiro
- ii) Alfredo Lafuente – alfredo.lafuente@oiltanking.com
Gerente do Terminal
Av. Vale do Rio Doce, s/ nº
São Torquato – Vila Velha – Espírito Santo

3. INFRAESTRUTURA DO TERMINAL

3.1 INSTALAÇÕES OPERACIONAIS DO TERMINAL

O Terminal possui 23 tanques, construídos em aço carbono, com capacidade de armazenagem total de 67.200 m³, divididos da seguinte maneira:

- 11 deles, preparados para armazenagem de líquidos inflamáveis (com IFR), cuja densidade dos produtos sejam inferiores a 1 ton/ m³, com capacidade de armazenagem total de 32.100 m³

- 10 deles, preparados para armazenagem de demais líquidos não corrosivos, cuja densidade dos produtos sejam inferiores a 1 ton/ m³, com capacidade de armazenagem total de 27.100 m³

- 02 deles, preparados para armazenagem de demais líquidos , cuja densidade do produto seja inferior a 1,5 ton/ m³, com capacidade de armazenagem total de 8.000 m³.

Tanque	Bacia	Capacidade Nominal (m³)	Densidade do Produto (ton/m³)	IFR?
TQ-01-601	1	5.000	1,0	
TQ-01-602	1	5.000	1,0	
TQ-01-2001	1	2.000	1,0	x
TQ-01-2002	1	2.000	1,0	x
TQ-01-5001	1	5.000	1,0	
TQ-01-5002	1	5.000	1,0	
TQ-01-5003	1	5.000	1,0	x
TQ-01-5004	1	5.000	1,0	x
TQ-01-5005	1	5.000	1,0	x
TQ-01-5006	1	5.000	1,0	x
TQ-02-5007	2	5.000	1,5	
TQ-02-1001	2	1.000	1,0	
TQ-02-1002	2	1.000	1,0	x
TQ-02-1003	2	1.000	1,0	x
TQ-02-1004	2	1.000	1,0	
TQ-02-1501	2	1.500	1,0	
TQ-02-1502	2	1.500	1,0	x
TQ-02-2003	2	2.000	1,0	
TQ-02-3001	2	3.000	1,0	
TQ-02-3002	2	3.000	1,5	
TQ-02-4001	2	4.000	1,0	x
TQ-02-4002	2	4.000	1,0	
TQ-02-4003	2	4.000	1,0	

plataformas para operação com caminhões (carga e descarga).

plataforma de amostragem

01 balança rodoviária, com 21 m de comprimento.

01 balança ferroviária, com pesagem dinâmica.

01 desvio ferroviário com facilidades para carregamento e vagões e descarregamento vagões.

Direito de utilização de 01 berço para operações com navios, localizado no Porto de Vitória. Diversas tubulações conectando essas infraestruturas.

3.2. SISTEMAS PARA COMBATE A INCÊNDIO E SEGURANÇA

A Oiltanking possui um Sistema de Combate a Incêndio (SCI) com duas bombas centrífugas, sendo uma movida à eletricidade e outra, à diesel. Ambas possuem cerca de 185 kW potência e capacidade de 335m³/h, a 9,5 kg/cm². A rede de tubulações do SCI é mantida a uma pressão de 7 kg/cm² por uma bomba jôquei. As bombas centrífugas são acionadas automaticamente caso a pressão na tubulação seja inferior a 5 kg/cm².

A reserva técnica de água para o combate corresponde a 1.500 m³.

O SCI possui também um tanque dedicado de 4 m³ de Líquido Gerador de Espuma (LGE) e um sistema de injeção que permite dosar o LGE a uma proporção que varia de 3 a 6 %, objetivando a extinção do incêndio no interior dos tanques. O LGE é do tipo AFFF, resistente a produtos polares. Todos os 23 tanques contam com anel duplo de resfriamento. Além disso, sistema conta com 24 hidrantes com saída dupla, armários equipados com 98 mangueiras de incêndio de 15m. Há também 24 canhões monitores munidos de bombonas de 50L de LGE, 95 estações de extintores no campo e 120 unidades em uso, de acordo com nosso plano corporativo de proteção contra incêndios.

As informações relativas ao Sistema de Combate a Incêndio e Segurança do píer operado pela Oiltanking, encontram-se no documento MD-OTVV-B905-001, anexado a este documento.

3.3. INSTALAÇÕES DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTE E ÁGUA

A Oiltanking não dispõe de recursos para fornecimento de combustível, lubrificante e água para navios e caminhões, podendo o Cliente, no caso de navio, buscar entendimento com a Autoridade Portuária para fornecimento dos insumos acima.

3.4. INSTALAÇÕES DE LASTRO E DESLASTRO

A Oiltanking não dispõe infraestrutura para a operação de lastro e deslastro dos navios de maneira que, todo navio deva chegar ao Terminal com lastro suficiente para manter um trim apropriado e um calado seguro durante as manobras. Durante a transferência do produto o equilíbrio deve ser mantido, permanecendo o navio pronto a desatracar a qualquer momento.

3.5. UTILIZAÇÃO DE PORTO PÚBLICO PARA OPERAÇÕES MARÍTIMAS

3.5.1 REGRAS E PRIORIDADES DE ATRACAÇÃO DETERMINADAS PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA

A Oiltanking realiza operações de carga / descarga de navios em um berço pertencente ao Porto de Vitória, que é administrada pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), sendo esta também a Autoridade Portuária. Diante disto, é importante destacar que a determinação da prioridade na atracação de navios é atribuição da Autoridade Portuária (CODESA), que a faz através de uma norma publicada por ela, não cabendo ao Terminal ingerência no processo. Caso não haja nenhuma norma determinando uma prioridade específica de atracação, os navios atracarão em função da ordem de fundeio de cada um desde que, ao

fundear, a programação de operações deste navio já tenha sido validada pela Autoridade Portuária. Vale ressaltar que a Oiltanking não possui poder para alterar a ordem de operação dos navios.

A Oiltanking não será responsável por sobrestadas de embarcações, causadas por atraso em razão de caso fortuito ou força maior, greves, ou por razões técnicas ou de segurança fora da ingerência do Operador, instruções de autoridades competentes, ausência de berço disponível no porto no momento da chegada do navio. Se requerido pelo Cliente, o Operador poderá fornecer documentação pertinente a qualquer atraso.

3.5.2. INFORMAÇÕES E CONDIÇÕES REQUERIDAS PARA AS EMBARCAÇÕES QUE REALIZARÃO OPERAÇÃO NA OILTANKING.

Previamente à atracação de um navio no berço operado pela Oiltanking, o Cliente, através de uma Agência Marítima contratada por ele, deverá solicitar autorização de atracação à Autoridade Portuária. A Autoridade Portuária irá avaliar as dimensões do navio (ex: LOA, DWT, Beam, etc) e compará-las aos limites do berço / porto para o qual a autorização estiver sendo requerida. Adicionalmente à autorização da Autoridade Portuária, o navio deverá ser autorizado pela Oiltanking. Para que isso seja possível, o Cliente deverá enviar um formulário denominado INTERTANKO'S STANDARD TANKER VOYAGE CHARTERING QUESTIONNAIRE 1988 (Q88-Version 4).

Dentro de 24 (vinte e quatro) horas úteis, contadas do recebimento da notificação por escrito acima referida, o Operador deverá aceitar ou rejeitar a operação, mediante contra notificação por escrito, sendo certo que não o rejeitará sem um motivo razoável.

Uma vez obtida a autorização para a atracação do navio pela Autoridade Portuária e pela Oiltanking, o Cliente, através de uma Agência Marítima contratada por ele, deverá programar a operação do navio junto à Autoridade Portuária.

O Cliente deverá informar ao Operador com 05 (cinco) dias de antecedência, através de e-mail, o seu planejamento da operação na qual seja necessária a participação do Operador. Tal planejamento deverá, necessariamente, contemplar o seguinte:

- (i) o nome, a bandeira e o agente da embarcação;
- (ii) os Produtos e a quantidade de cada Produto a ser movimentado;
- (iii) a provável data de chegada da embarcação;

(iv) onde os Produtos serão carregados, a destinação das embarcações e seu número de identificação.

Independentemente de terem sido aprovadas em uma avaliação inicial e aceitas no Terminal, as embarcações deverão operar em conformidade com as convenções internacionais, leis, regulamentos, regras e outras exigências do país de registro da embarcação, bem como observar a legislação brasileira em vigor.

As embarcações deverão manter a bordo toda a documentação legalmente exigida pelas convenções e tratados internacionais aplicáveis, leis, regulamentos ou exigências relativos a porte, projeto, construção, segurança, poluição, bem como manuais de operação dos equipamentos de bordo, navegação e outros

assuntos correlatos, os quais deverão ser apresentados às autoridades e ao Operador sempre que solicitados.

Todas as embarcações de Clientes deverão atracar nos píeres apontados pelo Operador e serão atendidas de acordo com a programação estabelecida pela Autoridade Portuária para cada píer.

No caso de um navio estiver programado para realizar a operação de mais do que um produto, a sequência de operação será determinada pelo Operador.

O Operador poderá cancelar solicitações de acesso já confirmadas, no caso de embarcações que não atendam às exigências de aceitação estabelecidas nestas CGST, sem que isto possa gerar qualquer reclamação ou pedido de indenização por parte dos Clientes.

Procedimentos Operacionais

A embarcação deverá enviar ao Operador as notificações formais do tempo estimado de chegada ("*Estimated Time of Arrival*" - ETA) em 120, 96, 72, 48 e 24 horas da sua chegada ao porto. Tal notificação poderá ser emitida pelo comandante, pelo proprietário ou pelo agente do navio.

O ETA de 24 horas deverá ser emitido com a maior precisão possível. Dessa forma, se, após a emissão do referido ETA, a hora estimada de chegada apresentar uma variação superior a 1 (uma) hora, uma mensagem retificadora deverá ser imediatamente emitida pela embarcação.

Quando a embarcação estiver pronta, em todos os aspectos, para carregar ou descarregar os Produtos, o comandante ou o agente do navio deverá informar tal condição ao Terminal, por meio de uma notificação de "pronto para operar" ("*Notice Of Readiness*" - NOR), enviada por carta, telegrama, fac-simile ou e-mail.

O comandante deverá fornecer ao Operador o manifesto de carga, o conhecimento de embarque e quaisquer outros documentos que indiquem as especificações e respectivas quantidades dos Produtos. Se os documentos de embarque não puderem ser entregues antes da chegada do navio, a quantidade e a qualidade dos Produtos a serem descarregados deverão ser comunicadas previamente ao Terminal por fac-simile ou e-mail. Os Clientes serão responsáveis pela veracidade das informações prestadas.

O Cliente é responsável por apresentar tanques de bordo compatíveis com a operação prevista antes do início das operações de carga.

O Operador, acompanhado de um representante da embarcação, deverá verificar se as práticas operacionais internacionalmente aceitas estão sendo observadas previamente ao início das operações, devendo a "Lista de Verificação de Segurança Operacional Navio/Terminal" ("*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*", apêndice A - ISGOTT) ser utilizada para fins de registro dos resultados. A menos que seja especificamente estabelecido por escrito entre o comandante e o representante terminal, todas as bocas de medição ou portas de visita serão conservadas fechadas durante o período de operação, exceto quando para o uso a que se destinam, isto é, para a realização da medição de nível e temperatura do produto dentro do tanque e retirada de amostras (no caso de operação de descarga) ou para a observação da parte interna dos tanques (no caso de operação de carga). Independente de estarem abertas ou

fechadas, as aberturas de medição deverão ser protegidas por telas cortachamas, limpas, de tipo aprovado e em perfeitas condições.

O Cliente informará ao Operador as quantidades de Produtos existentes a bordo com frequência horária e sempre que solicitado.

Se alguma embarcação deixar de manter a vazão de carga ou descarga acordada ou deixar de desocupar vaga no píer do Operador ao término do carregamento ou descarregamento dos Produtos ou execução de reparos, após ter sido notificada pelo Operador para fazê-lo, o Cliente será responsável por pagar o valor relativo ao custo de hora ocupada nos píeres, conforme estabelecido periodicamente pela autoridade portuária.

3.5.3. LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO DO TERMINAL EM FUNÇÃO DAS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E HIDROLÓGICAS

Maré

A determinação do calado do píer onde a Oiltanking realiza suas operações não leva em consideração a maré. Em função disso, não há interferência da maré durante a operação.

Onda

Por se tratar de um canal, não há incidência de ondas no píer operado pela Oiltanking.

Vento

A operação poderá ser interrompida com rajadas de ventos acima de 30 nós e quando houver fortes descargas elétricas atmosféricas, a critério do Terminal.

Passagem de Outras Embarcações

Existem alguns píers nos quais a operação deve ser interrompida e o navio desatracado para permitir a passagem de navios que necessitam acessar outro píer, em função das limitações de profundidade e largura do canal.

4. INFORMAÇÕES E CONDIÇÕES REQUERIDAS PARA OS VEÍCULOS QUE UTILIZARÃO O TERMINAL

Os caminhões-tanque deverão:

- observar a Portaria INMETRO nº 059, de 19 de março de 1993, conforme alterada de tempos em tempos, bem como toda a legislação vigente.
- ser certificados pelo INMETRO ou por órgão oficial aferidor, e tais certificados de aferição e capacitação deverão se encontrar dentro do prazo de validade.
- atender aos requisitos estabelecidos na Lista de Inspeção disponível no Terminal.

Os Clientes deverão manter procedimentos de fiscalização e controle aptos a garantir a segurança dos caminhões-tanque a seu serviço, bem como a garantir perfeitas condições operacionais dos mesmos. As exigências destas CGST aplicam-se igualmente aos caminhões e motoristas de terceiros a serviço do Cliente, pelos quais o Cliente permanecerá responsável.

O Operador, se entender necessário, poderá inspecionar os caminhões-tanque do Cliente, a qualquer momento, sendo obrigação do Cliente facilitar tal procedimento. O fato de o Operador ter procedido à inspeção total ou parcial do caminhão-tanque não exime o Cliente da responsabilidade pelas condições operacionais e de segurança do mesmo, bem como pelas suas consequências em relação à segurança das operações do Terminal, a qual permanecerá sendo sempre exclusivamente do Cliente.

O Operador poderá recusar-se a operar caminhões-tanque que não atendam às exigências destas CGST ou de quaisquer normas e regulamentos aplicáveis, ou estejam com documentação incompleta, inclusive no que diz respeito à capacitação de seus motoristas.

Os representantes e funcionários do Cliente bem como seus agentes, contratados e quaisquer representantes e funcionários desses (tais como, mas sem se limitar a, motoristas, Supervisores, inspetores, etc), que desempenharem atividades na área operacional do Terminal, serão submetidos ao treinamento de segurança do Operador relativo às instalações do Terminal, antes do seu primeiro ingresso ao Terminal.

Independentemente do acima exposto, a responsabilidade pelas ações dos representantes e funcionários do Cliente bem como de seus agentes e contratados será sempre exclusivamente do Cliente.

Os caminhões-tanque deverão ter suas operações agendadas previamente e, deverão se dirigir ao Pátio de Sequenciamento Logístico apontado pelo Operador de acordo com o horário para o qual sua operação foi agendada. Os mesmos serão atendidos em função do horário agendado, desde que os caminhões estejam devidamente preparados para o carregamento ou descarregamento dos Produtos.

O Operador não será responsável por atrasos na operação dos caminhões-tanque causados por caso fortuito, força maior, greves, ou por razões técnicas, operacionais ou de segurança fora da ingerência do operador, instruções de autoridades competentes ou pela chegada de caminhões fora do horário normal de operação do Terminal. Se requerido pelo Cliente, o Operador poderá fornecer documentação relacionada ao atraso.

5. CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS DE CARGA E DESCARGA DE PRODUTOS

O Terminal possui 03 plataformas sendo uma delas (PR-02), com 04 baias, para operações de carregamento, uma delas (PR-03), com 01 baia, para operações de descarga e uma delas (PR-01), com 04 baias, para operações compartilhadas de carregamento e descarga.

Sendo assim, o Terminal possui 09 baias de operação divididas da seguinte forma:

- 08 delas para operação de carregamento (04 exclusivas e 04 compartilhadas);
- 05 delas para a operação de descarga (01 exclusiva e 04 compartilhadas);

Carregamento

As operações de carregamento são realizadas através de braços de carregamento, do tipo TOP LOADING, com ou sem sistema de medição automática. Cada braço de carregamento poderá atingir uma vazão máxima de 96 m³/h.

Nos casos de operações cujo produto seja carregado em braços de carregamento sem medição automática, a quantidade carregada será determinada pela diferença entre a pesagem do caminhão após a operação, ou seja, cheio e a pesagem do mesmo caminhão antes da operação, ou seja, vazio. Essa diferença representará o Peso Carregado no caminhão. Caso seja necessária a conversão para unidade volumétrica a 20 °C, o Peso Carregado deverá ser dividido pela densidade a 20 °C da amostra obtida após o carregamento.

Nos casos de operações cujo produto seja carregado em braços de carregamento com medição automática, a quantidade carregada será determinada pela conversão do volume medido em temperatura ambiente para a temperatura a 20 °C, através da multiplicação do volume medido por um fator de conversão.

Descarga

Para a realização de operações de descarga, o Terminal faz uso da utilização de mangotes. Nesses casos, a quantidade descarregada será determinada pela diferença entre a pesagem do caminhão antes da operação, ou seja, cheio e a pesagem do mesmo caminhão após a operação, ou seja, vazio. Essa diferença representará o Peso Descarregado no caminhão. Caso seja necessária a conversão para unidade volumétrica a 20 °C, o Peso Descarregado deverá ser dividido pela densidade a 20 °C da amostra obtida antes da descarga.

5.1. Operações Marítimas

O Terminal possui 03 tubulações (LS01, LS-02 e LS-03) que o conectam ao píer, sendo que duas delas (LS-01 e LS-02) com diâmetro de 12 polegadas e construída em aço carbono, enquanto a outra (LS-03) possui 10 polegadas de diâmetro e foi construída em aço inox. Todas as tubulações são pigáveis e são mantidas vazias enquanto não há operação.

Para as operações marítimas, o Terminal faz uso da utilização de mangotes.

A quantidade carregada/d Descarregada para/de embarcações será aferida por medição realizada nos tanques do Terminal antes e após cada operação, de forma que o volume recebido dos/nos tanques será equivalente à diferença de nível de Produto nos tanques antes e depois do carregamento/d Descarregamento.

6. PROCEDIMENTOS DE AJUSTE DOS VOLUMES DE PRODUTOS

A Oiltanking promoverá, de acordo com a periodicidade prevista em contrato, o acerto do estoque do Cliente ou ajuste dos volumes de produtos do Cliente.

Este acerto se dará através da comparação, em uma determinada data, do estoque fiscal de um Produto específico do Cliente com o estoque físico deste mesmo Produto e do mesmo Cliente.

Caso o estoque fiscal de um mesmo produto e um mesmo cliente seja, naquela data, superior ao estoque físico, do mesmo produto e mesmo cliente, a Oiltanking emitirá uma Nota Fiscal de devolução de produto, na mesma quantidade da diferença encontrada, a fim de que essa diferença seja eliminada.

Em contrapartida, caso o estoque fiscal de um mesmo produto e um mesmo cliente seja, naquela data, inferior ao estoque físico, do mesmo produto e mesmo cliente, a Oiltanking autorizará o Cliente a emitir uma Nota Fiscal de armazenagem de produto, na mesma quantidade da diferença encontrada, a fim de que essa diferença seja eliminada.

7. CONDIÇÕES DE RECEBIMENTO, ARMAZENAGEM E EXPEDIÇÃO DE PRODUTOS.

7.1. PRAZO MÁXIMO DE ARMAZENAGEM POR PRODUTO

O Prazo máximo de armazenagem do produto será definido de acordo com negociação comercial, atendendo o que for negociado no Contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem.

7.2. VOLUMES MÍNIMOS PARA RECEBIMENTO POR PRODUTO

O volume mínimo para recebimento por produto será definido de acordo com negociação comercial, atendendo o que for negociado como OBJETO do contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem.

7.3. VOLUMES MÍNIMOS PARA ENTREGA POR PRODUTO

O volume para entrega por produto ao cliente será determinado pela programação realizada por este no Portal da Oiltanking.

7.4. MEDIÇÃO E CONTROLE DE QUANTIDADES E PERDAS

A medição e o controle de quantidade e perdas serão definidos de acordo com negociação comercial, atendendo o que for negociado no Contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem.

7.5. AMOSTRAGEM, SEGREGAÇÃO DE PRODUTOS E GARANTIAS DE QUALIDADE.

A amostragem, segregação de produtos e garantias de qualidade será definida de acordo com negociação comercial, atendendo o que for negociado no Contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem.

8. ESPECIFICAÇÃO - REQUISITOS DE QUALIDADE - PARA ACEITAÇÃO DE PRODUTOS

A Oiltanking será responsável pela qualidade do produto, nos parâmetros especificados no contrato, durante o período de armazenamento.

Sendo assim, previamente ao início de cada operação de descarga de produto no Terminal, deverão ser coletadas amostras-testemunho, ou seja, amostras representativas do Produto, do(s) tanque(s) que será(ão) descarregado(s) para o Terminal. Adicionalmente, poderão ser realizados testes de qualidade nos Produtos, no curso da operação, para fins de monitoramento de sua

especificação, observando-se, sempre, os procedimentos adotados pelo Operador e as normas de segurança do Terminal.

Todas as amostras deverão ser lacradas e etiquetadas, devendo ser assinadas pelo Cliente, desde que esse esteja devidamente representado, às suas exclusivas expensas, no momento da coleta, identificação e lacre da amostra. A ausência do Cliente será interpretada como sua aprovação aos procedimentos utilizados e à representatividade da amostra.

Qualquer controvérsia ou divergência referente à qualidade de Produtos deverá ser obrigatoriamente, informada pelo Cliente ao Operador, enquanto a amostra do respectivo Produto ainda estiver sob a sua guarda.

O prazo mínimo para a guarda de amostras, exceto quando previamente acordado por escrito em sentido contrário pelas Partes, será de 30 (trinta) dias contados da data de sua coleta, após o qual, caso não tenha havido qualquer controvérsia ou divergência, poderá ser descartada.

Em caso de controvérsia ou divergência acerca da qualidade dos Produtos, as amostras deverão ser mantidas sob a guarda do Operador por um prazo maior, a ser acordado pelas Partes, desde que o Cliente tenha comunicado a controvérsia ou divergência ao Operador dentro do prazo mínimo de guarda da amostra.

Eventual divergência entre os resultados dos testes dos Produtos realizados pelo Cliente e pelo Operador deverá ser solucionada através da utilização dos critérios descritos abaixo, adotando-se, em todo caso, os valores de reprodutibilidade dos métodos de teste utilizados para os resultados fora dos limites especificados:

a) Se a divergência verificada entre os resultados individuais for menor ou igual à reprodutibilidade do método utilizado ambos, os valores serão considerados aceitáveis.

b) Se a divergência verificada entre os resultados individuais for maior que a reprodutibilidade do método utilizado, as Partes deverão repetir o teste. Persistindo uma diferença maior que a reprodutibilidade e estando o Produto fora da especificação estabelecida (pela ANP ou contratualmente), a amostra deverá ser submetida à análise de laboratório independente e reconhecido pelas Partes, e os resultados obtidos serão aceitos como definitivos pelas Partes. Os custos dos testes realizados pelo laboratório independente serão adiantados pela parte reclamante e serão arcados pela parte destituída de razão.

9. REGRAS QUANTO AO PRINCIPIO DA FUNGIBILIDADE

Em função da possibilidade de compartilhamento de um ou mais tanques entre diferentes clientes para o armazenamento de um determinado produto, é importante ressaltar que, a molécula de produto expedida pelo Terminal para um determinado Cliente pode não ser a mesma que este Cliente descarregou previamente no Terminal. No entanto, é obrigação da Oiltanking garantir que o produto que estiver sendo devolvido ao Cliente possua as mesmas características que o produto previamente descarregado, no Terminal, por este Cliente. Para garantir o atendimento a este item, o Cliente poderá contratar uma empresa independente para certificar os parâmetros de qualidade do produto. Vale ressaltar, no entanto que, os parâmetros analisados na saída do produto deverão ser os mesmos analisados na entrada. Nos casos em que houver a

possibilidade de compartilhamento de infraestrutura, as regras estarão estabelecidas no Contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem.

10. RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS RELATIVOS A CONTAMINAÇÕES

O Cliente será responsável por todos os danos resultantes da armazenagem de seus Produtos no Terminal, deste que comprovadamente causados por Produto fora das especificações fornecidas ao Operador. Fica ressalvada, entretanto, a hipótese de danos resultantes de imperícia ou negligência no manuseio dos Produtos ou bens do Cliente por parte do Operador.

Caso o Produto armazenado em um tanque venha a ser comprovadamente contaminado por Produto enviado por Cliente ao Terminal em desconformidade com as especificações apresentadas ao Operador, o Cliente que houver contaminado o tanque será integralmente responsável (i) por todos os custos relacionados à limpeza do tanque, dutos e equipamento auxiliar; (ii) pelo ressarcimento de perdas e danos aos demais Clientes do Operador que tiverem Produto armazenado no tanque no momento da contaminação; e (iii) pelo ressarcimento de perdas e danos ao Operador.

Os percentuais de perdas operacionais admissíveis são definidos nos contratos específicos de cada cliente, onde varia de acordo com os produtos e volumes movimentados.

11. PROCEDIMENTOS E NORMAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL, SEGURANÇA E OPERAÇÃO.

11.1 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE RESPOSTA

Para uma operação segura e eficiente, no momento de uma emergência, serão avaliados os limites ambientais de segurança para o uso dos equipamentos de acordo com uma série de fatores, como o tipo de produto derramado, local de operação, condições meteoceanográficas etc.

11.2 RECURSOS PARA COMBATE À POLUIÇÃO

Em caso de poluição ou risco de poluição proveniente de navio, ou do próprio Terminal, deverá imediatamente ser providenciada comunicação ao Terminal, que dispõe, para uso imediato, de recursos para combate à poluição.

Os custos envolvidos no combate à poluição causada por navio deverão ser ressarcidos, por meio de seguros internacionais. Danos a terceiros e ao meio ambiente deverão ser indenizados pelos referidos seguros, incluindo vazamento de lixo e detritos.

A Diretoria de Portos e Costas, através da Capitania dos Portos, aplicará as multas previstas em lei, no que diz respeito à poluição ambiental, além dos próprios órgãos públicos ambientais pertinentes.

A eventualidade de qualquer ocorrência ambiental, acidente ou imputação de penalidade para a Oiltanking e seus funcionários quanto a consequências ambientais e/ou ainda gerando prejuízos e custos para terceiros, envolvendo operações, riscos, consequências, incompatibilidade ou vícios do produto remetido pelo Cliente, sem prévia notificação e alerta para a Oiltanking, envolverá a responsabilidade única e exclusiva do Cliente.

11.3 NORMAS DE SEGURANÇA E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA OS NAVIOS

Algumas normas já mencionadas são aqui enfatizadas. Os navios devem atentar para os procedimentos operacionais listados a seguir:

a- Deve ser mantido a bordo do navio um contingente mínimo de tripulantes capaz de executar com segurança as operações de carga e descarga e atuar em caso de emergência, incluindo desatracar o navio caso necessário;

b- Equipamentos de radio transmissão e radares não devem ser utilizados enquanto o navio estiver atracado no píer, à exceção dos portáteis, para comunicação como pessoal de terra;

c- Todas as aberturas dos tanques de carga devem ser mantidas seguramente fechadas durante as operações de carga e lastro, a menos que alguma precise ser mantida aberta por motivos operacionais;

d- As bocas de ulagem também devem ser mantidas fechadas. Caso necessitem, por motivos operacionais, ser mantidas abertas, devem ser protegidas por telas corta-chamas;

e- As entradas de ar condicionado central e dos sistemas de ventilação mecânica devem se ajustadas para evitar a entrada de gases vindos do ambiente externo, se possível mantidos através de recirculação de ar no interior de espaços fechados;

f - Devem ser evitados martelos hidráulicos que possam provocar vibrações nas linhas de tubulação do Terminal;

g- Em caso de ocorrência de tempestades com descargas elétricas, a descarga será interrompida, estando o navio inertizado ou não;

h- Durante as operações de carga e descarga, lastro e deslastro e lavagem de tanques, deve ser mantida atenção para evitar-se o escape de óleo através das válvulas de mar.;

i - Os embornais do convés devem ser mantidos seguramente tamponados e selados;

j - Não é permitido operação de desgaseificação de tanques enquanto o navio permanecer atracado;

k- Devem ser adotadas todas as recomendações de segurança constantes do ISGOTT (Internacional Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

Todos os navios, que se apresentarem para operações de carga / descarga nas instalações da Oiltanking devem atender a todos procedimentos legais vigentes, não recaindo qualquer responsabilidade/penalidade a Oiltanking pela recusa dos que não atenderem a critérios de segurança previstos na legislação ou em procedimentos internos da Oiltanking.

Todas as pessoas que adentrarem nas dependências da Oiltanking, incluindo os pontos de atracação de navios, estarão sujeitas as normas da Oiltanking e do Porto de Vitória, não podendo ser imputada qualquer responsabilidade à Oiltanking por danos físicos ou materiais, perda, avaria ou qualquer outro tipo de dano ou prejuízo.

12. CONDIÇÕES PARA PROTESTOS (RECLAMAÇÕES), ACORDOS E TEMPOS DE ATENDIMENTO

Todo e qualquer parâmetro que estiver estipulado no Contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem e que não estiver sendo cumprido por uma das partes dará o direito à outra parte de emitir um protesto solicitando a adequação daquele parâmetro ao que foi negociado. Os tempos de atendimento aos pontos que forem objeto de protesto pela outra parte deverão ser os menores possíveis.

13. OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DO OPERADOR

O Operador é responsável por zelar pela qualidade e segurança do produto armazenado enquanto o mesmo permanecer sob sua custódia. Adicionalmente a essas obrigações, ele deverá zelar pelo fiel cumprimento do contrato atentando-se a todos os itens nele negociados, inclusive, mas não se limitando a questões de meio ambiente e à cláusula anticorrupção.

14. OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

O Carregador é responsável por zelar pela qualidade do produto entregue à Oiltanking e segurança dos veículos e/ou embarcações que o mesmo for enviar para realizar as operações com a Oiltanking. Adicionalmente a essas obrigações ele deverá zelar pelo fiel cumprimento do contrato atentando-se a todos os itens nele negociados, inclusive, mas não se limitando a questões de meio ambiente e à cláusula anticorrupção.

15. TAXAS, ENCARGOS, IMPOSTOS

Os custos de taxas portuárias cobradas pela CODESA encontram-se disponíveis no site da Autoridade Portuária. A tabela 1.1.2 e 3.1.4 serão de responsabilidade do Terminal, enquanto a tabela II será de responsabilidade do Cliente, que deve verificar junto à Autoridade Portuária a existência de outras cobranças feitas diretamente a ele.

Os impostos que incidem sobre o preço da tarifa acordada em contrato são: 5% referente ao ISS, 1,25% referente ao PIS e 7,6% COFINS. A Oiltanking não se responsabiliza pelo imposto de importação quando houver cobrança do mesmo. Caso haja implementação de outras taxas, encargos ou impostos a mesma será negociada e descrita dentro do Contrato de Prestação de Serviço de Armazenagem.

16. SEGUROS E GARANTIAS FINANCEIRAS

A OILTANKING possui seguro com cobertura de sinistros e de responsabilidade civil, junto à empresa de seguros de primeira linha.

O seguro de garantia sobre o volume de combustíveis movimentado, ficará a critério de o cliente fazê-lo ou não, e na hipótese de contratar, correrá por sua exclusiva conta, bem como, será dela, a escolha de seguradora responsável.

Para mais informações, favor contatar o setor comercial do terminal, por e-mail ou telefone.

17. INSPEÇÕES DAS INSTALAÇÕES DA OILTANKING

Previamente a cada operação de armazenagem, os tanques, tubulações e equipamentos da OILTANKING serão colocados à disposição para serem inspecionados pelo cliente, ou por firma inspetora independente que atuará, como preposta e representante do cliente, que a contratará e nomeará para coordenação e controle geral das operações envolvidas no terminal, restritas tais atribuições aos limites das funções objeto de sua contratação com o cliente e, ainda, aos procedimentos operacionais, administrativos e de segurança da OILTANKING.

No caso de inspeções feitas pelo cliente ou inspetora por ela nomeada, encontrar situações que possam causar a reprovação de alguma instalação designada, o cliente ou inspetora por ela eleita deverá comunicar tal fato imediatamente à OILTANKING por e-mail e em atenção ao Gerente do Terminal, de forma que a OILTANKING adote as ações corretivas em menor tempo possível para garantir a normalidade das instalações e o recebimento dos produtos.

O cliente, através de representante por ele designado por escrito, tem o direito de visitar as instalações da OILTANKING para verificar a operação e estado de conservação do Produto, bem como checar todas as instalações e controles do Terminal diretamente relacionados com as operações e serviços objetos do presente contrato, desde que previamente agendado e observado os horários normais de funcionamento e expediente comercial do Terminal.