

I – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O Responsável do Grupo de Operações Mar deve ser realizado preferencialmente a partir de aeronaves, onde é possível uma melhor visualização do cenário e das características da mancha de óleo. Para tanto, a PETROBRAS dispõe de coordenadores operacionais devidamente capacitados em bases de apoio escolhidas estrategicamente para permitir agilidade nos tempos de atendimento.

Entretanto, as ações de resposta na região *offshore*, podem ser iniciadas com a chegada da embarcação dedicada encarregada da primeira resposta, de acordo com o apresentado na Seção “II.3 – Informações e Procedimentos de Resposta” e no Anexo “II.3.4-1 – Dimensionamento, Estratégia e Tempos de Resposta”. Isso ocorrerá caso o Responsável do Grupo de Operações Mar tenha indicativo de dificuldades para deslocamento, a partir de decisão tomada pelo Coordenador de Ações de Resposta em conjunto com o Gestor Central após consulta ao Comandante da Embarcação sobre a possibilidade de início das operações.

I.1 – RESPONSÁVEL PELAS OPERAÇÕES NO MAR

I.1.1 – Regime de Trabalho

A empresa mantém uma equipe de funcionários trabalhando em regime administrativo nas suas bases e sedes. A lista de pessoas que compõem esta equipe está apresentada no Anexo “II.1.4-1 – Integrantes da EOR”. Esta equipe está disponível para mobilização durante o horário administrativo, podendo atuar além deste horário quando mobilizada. Fora de horário administrativo, a empresa mantém um funcionário em sobreaviso em cada uma das bases operacionais localizadas na cidade do Rio de Janeiro e de Itanhaém de forma a garantir a prontidão dos recursos e a manutenção dos tempos de atendimento. A responsabilidade para atendimento ao sobreaviso é feita em revezamento pelos funcionários listados no Anexo “II.1.4-1 – Integrantes da EOR”.

Caso seja necessária a substituição de algum dos Responsáveis pelas Operações no Mar em escala, a empresa irá deslocar outro funcionário

capacitado que esteja em regime administrativo nas sedes da gerência do Controle de Contingência, em Macaé ou em Santos.

1.1.2 – Tempo de Deslocamento ao Aeroporto

As bases operacionais de Itanhaém e do Rio de Janeiro são posicionadas de forma a garantir um tempo de deslocamento inferior a 20 minutos aos aeroportos de Itanhaém e Jacarepaguá, respectivamente.

1.2 – ESTRATÉGIA PARA COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES

1.2.1 – Disponibilidade de Aeronaves e Área de Atendimento

A PETROBRAS possui contrato com empresas prestadoras de serviço para transporte de pessoas e valores a Unidades Marítimas operando na Área Geográfica da Bacia de Santos.

Para estimar a área de atendimento de cada base / aeroporto de apoio, considerou-se a realização de um sobrevôo conforme abaixo:

- Embarque de três passageiros no aeroporto de origem (peso total aproximado de duzentas libras);
- Sobrevôo inicial para localização e dimensionamento da mancha realizado a uma altitude média de quinhentos pés com duração aproximada de quinze minutos;
- Pouso e corte da aeronave em uma Unidade Marítima para apoio;
- Decolagem e sobrevôo para posicionamento das embarcações de resposta, realizado a uma altitude média de quinhentos pés com duração aproximada de quinze minutos.

O gasto de combustível previsto para a realização das operações supracitadas foi subtraído do total possível da aeronave com o intuito de estabelecer o raio de cobertura por aeroporto. Reitera-se que o cálculo foi feito considerando o retorno ao mesmo aeroporto de origem, sem observar as opções de reabastecimento existentes na bacia ou o retorno a um aeroporto alternativo, conforme regulamentação aeronáutica.

I.2.1-1 – Aeroporto de Itanhaém

As aeronaves utilizadas para transporte aéreo no aeroporto possuem características de autonomia diversificadas, podendo ser equipadas com tanque extra. Desta forma, para estimativa dos raios de cobertura a partir deste aeroporto foi considerada a aeronave de menor autonomia com duas configurações diferentes: equipada com tanque extra e sem este dispositivo.

O número de aeronaves que operam a partir do aeroporto de Itanhaém varia de acordo com as atividades de embarque e desembarque previstas para atendimento às Unidades Marítimas em operação, garantindo sempre a permanência de ao menos um helicóptero operando para a Petrobras. A figura I.2.1.1-1 ilustra o raio de atendimento esperado a partir do aeroporto de Itanhaém.

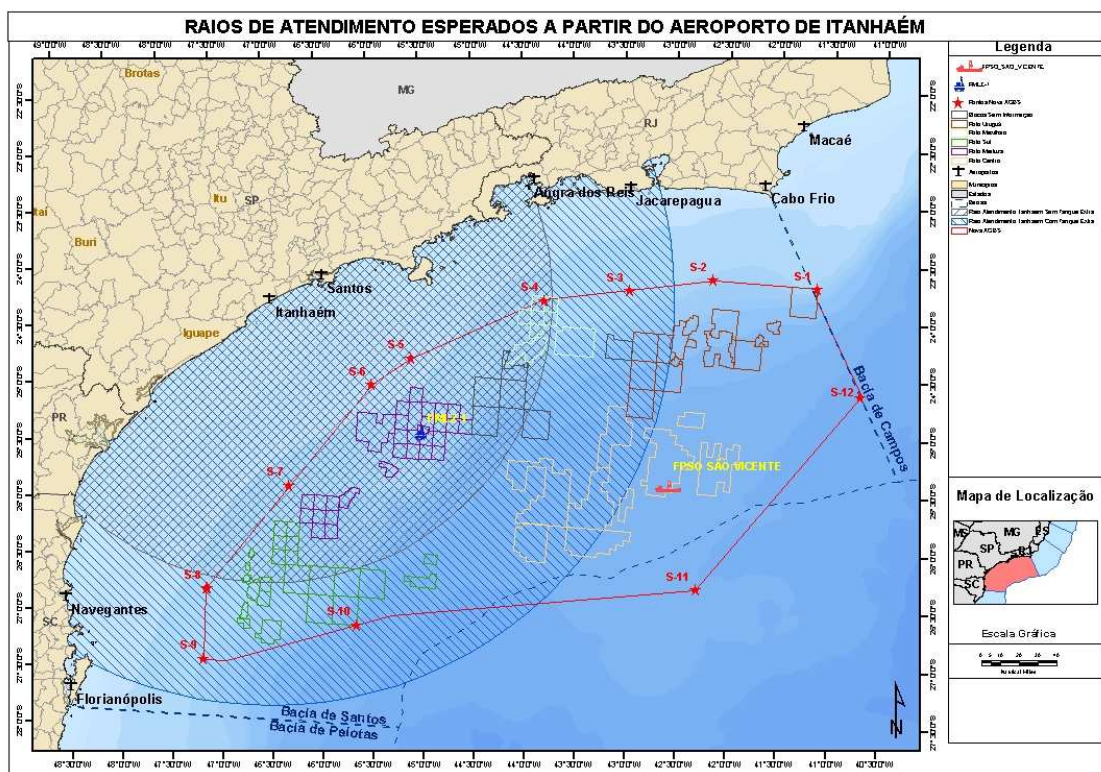


Figura I.2.1.1-1 – Raio de atendimento esperado para aeronaves que decolam do aeroporto de Itanhaém

1.2.1-2 – Aeroporto de Jacarepaguá

No caso do aeroporto de Jacarepaguá, a empresa dispõe de aeronaves de diferentes modelos dotadas de tanques extras para aumentar sua autonomia de vôo, fazendo com que suas áreas de cobertura variem substancialmente.

A figura 1.2.1.2-2 ilustra os raios de atendimento esperados a partir do aeroporto de Jacarepaguá considerando as aeronaves com tanque extra que possuem maior e menor autonomia.

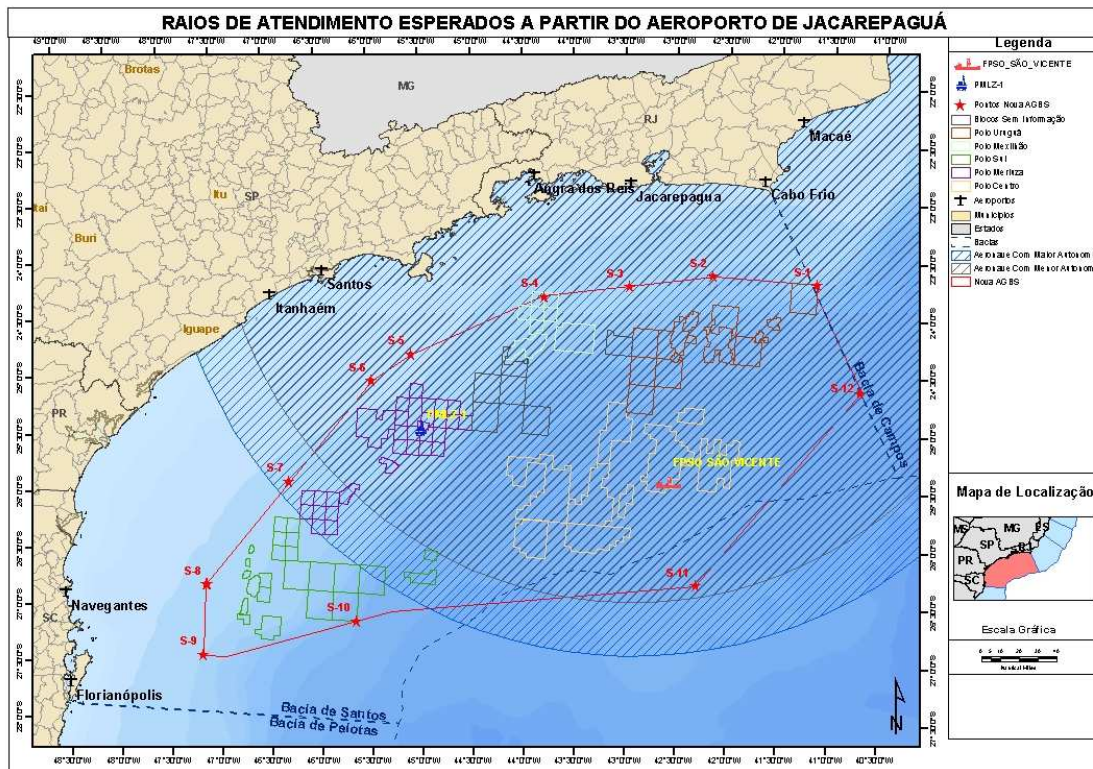


Figura 1.2.1.2-1 - Raio de atendimento esperado para aeronaves que decolem do aeroporto de Jacarepaguá

1.2.2 – Estratégia de Atendimento e Tempos Esperados de Mobilização e Deslocamento

Com base nas estimativas realizadas para os aeroportos de apoio, foram definidas as áreas de cobertura de cada um, de acordo com o apresentado na figura 1.2.2-1 – Áreas de Cobertura por Aeroporto.

A área de interseção dos aeroportos permite atendimento indistinto, cabendo ao CAR, em conjunto com o Coordenador de Logística e os Responsáveis de

- Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, na cidade do Rio de Janeiro (RJ);
- Aeroporto de Angra dos Reis, na cidade de Angra dos Reis (RJ);
- Aeroporto Estadual de Ubatuba, na cidade de Ubatuba (SP);
- Base Aérea de Santos, na Cidade de Santos (SP); e
- Aeroporto Internacional Hercílio Luz, na cidade de Florianópolis (SC).

A possibilidade de abastecimento em Unidades Marítimas gera como benefícios adicionais a possibilidade de atendimento locais extremos da área geográfica. As figuras I.2.2.1-1, I.2.2.1-2, I.2.2.1-3 e I.2.2.1.4 apresentam as áreas de cobertura da aeronave de menor autonomia após o abastecimento em Merluza, FPSO São Vicente, FPSO Cidade de Angra dos Reis e FPSO Cidade de Paraty.

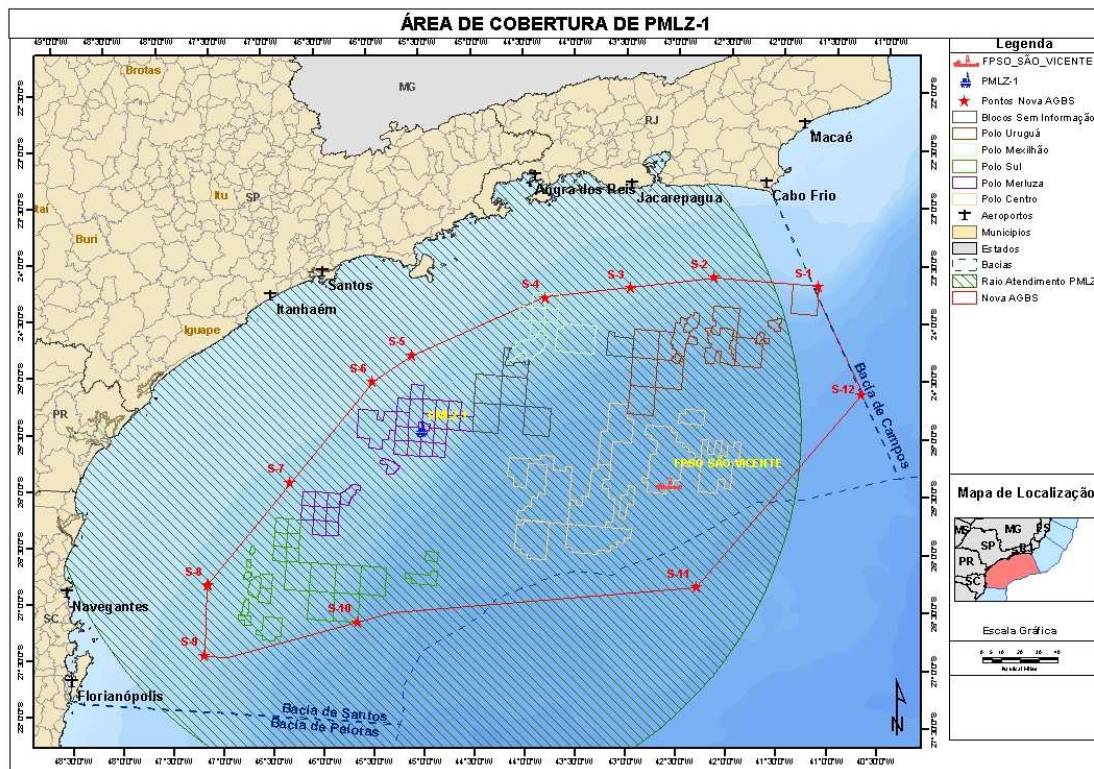


Figura I.2.2.1-1 - Raio de atendimento esperado para aeronaves que abasteçam em Merluza (considerando a aeronave de menor autonomia)

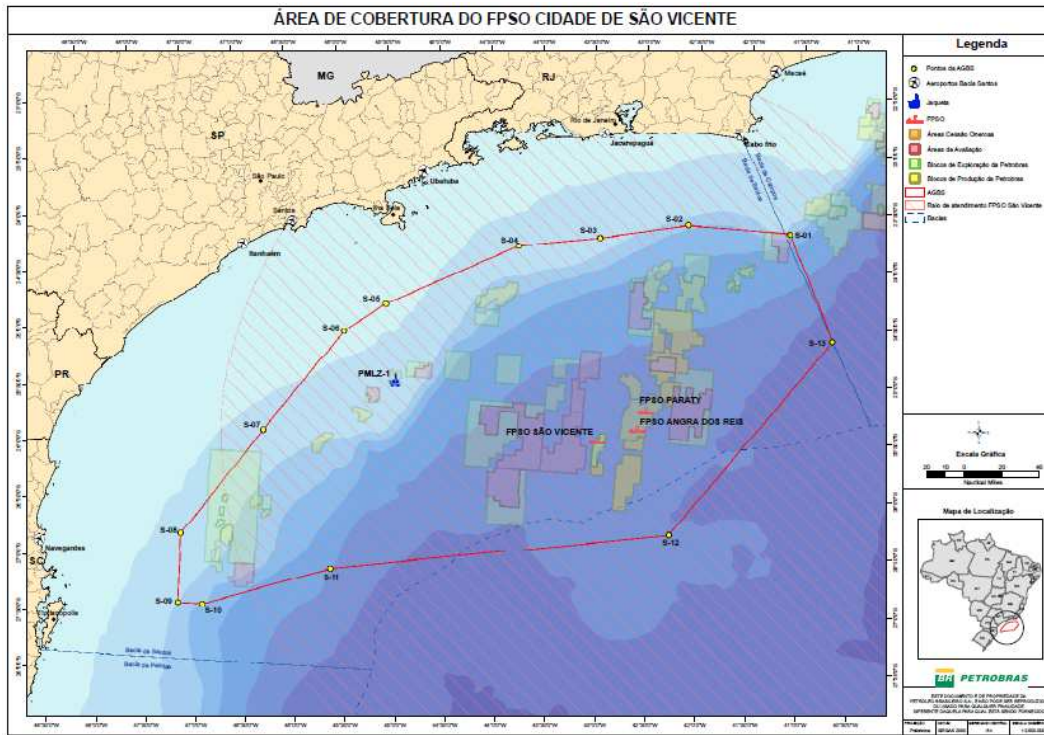


Figura I.2.2.1-2 - Raio de atendimento esperado para aeronaves que abasteçam na FPSO São Vicente (considerando a aeronave de menor autonomia)

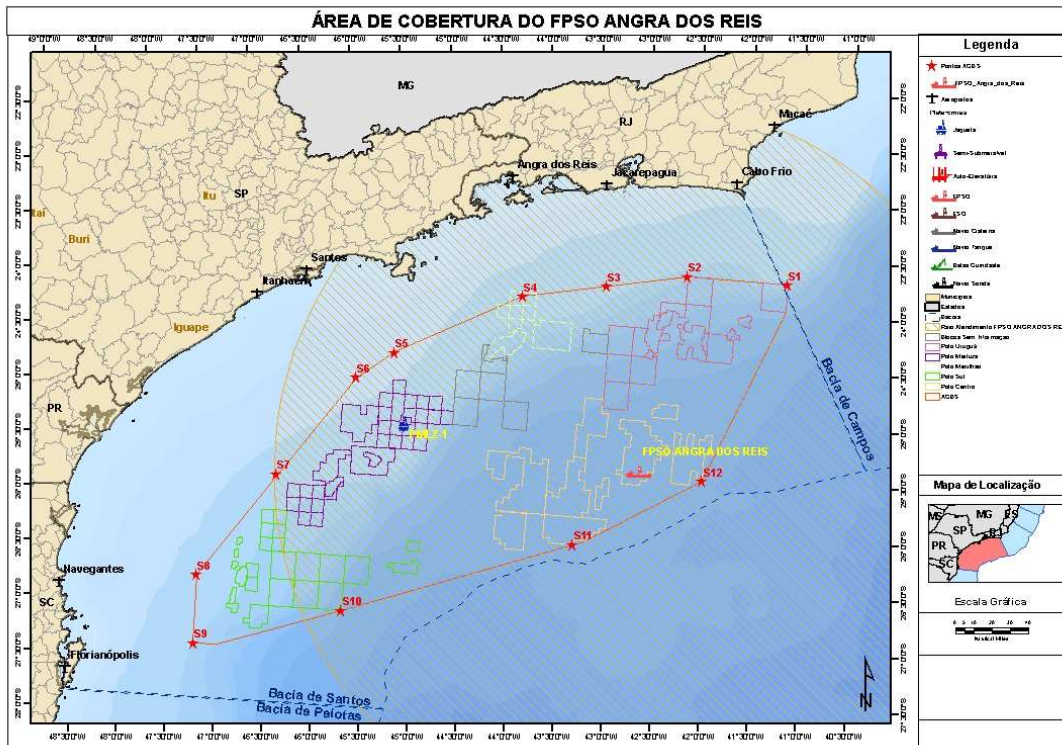


Figura I.2.2.1-3 - Raio de atendimento esperado para aeronaves que abasteçam no FPSO Cidade de Angra dos Reis (considerando a aeronave de menor autonomia)

esperados para disponibilização de aeronaves, por aeroporto encontram-se descritos na tabela I.2.2.2-2 abaixo:

Tabela I.2.2.2-2 – Tempos previstos para mobilização da aeronave

	Melhor Caso: Aeronave em Solo	Pior Caso: Aeronave em Voo
Etapa	Tempo Estimado	Tempo Estimado
Retorno da aeronave	NA	1h 30min
Deslocamento C. do Grupo de Op. Mar	20 min	NA*
Abastecimento	30 min	30 min
Elaboração de Plano de Voo	1h	1h

* O tempo de deslocamento do Responsável do grupo de operações Mar não é considerado por ser concomitante ao tempo de retorno da aeronave.

Ressalta-se que a elaboração do plano de voo (exigência legal) pode ser realizado de forma concomitante ao abastecimento da aeronave. Em aeroportos de maior movimento pode ser necessário aguardar pelo seqüenciamento de decolagem de outras aeronaves.