


	FORMULÁRIO PRÉ-VISTORIA	
X	FORMULÁRIO PÓS-VISTORIA	
	NOME DA EMBARCAÇÃO	ILHA DAS FLECHAS



Instruções de preenchimento:

- Espaços assinalados com fundo amarelo são de preenchimento exclusivo da CGMAC e, exceto quando houver indicações em contrário nos campos destinados a observações, as informações apresentadas nos demais espaços são de responsabilidade exclusiva do titular do processo de licenciamento.
- Os itens de múltipla escolha devem ser indicados com a letra xis minúscula (x).
- As alternativas descartadas ou que não se aplicam devem ser deixadas em branco.

Obs.: o ícone que representa uma máquina fotográfica  destina-se a orientar os analistas ambientais que fazem vistorias sobre os itens que, prioritariamente, merecem registros fotográficos.

1 – INFORMAÇÕES REFERENCIAIS									
PROJETO									
Proponente		Petróleo Brasileiro S.A.							
Atividade		Atividade de perfuração marítima no bloco FZA-M-59							
Campo/Bloco/Bacia		Bloco FZA-M-59							
N.º do processo		02022.000336/2014-53							
N.º do documento de referência									
EMBARCAÇÃO									
Tipo *			AHTS		PLSV		RSV		DSV
		X	OSRV		MPSV		Outra:		
Função da Embarcação: (dedicada, apoio, outras)		Dedicada para 12h							
Data de entrega		09/02/2007							
Bandeira		Brasileira							
N.º IMO **		9418250							
Proprietário		OceanPact Serviços Marítimos S/A							
Operador		OceanPact Serviços Marítimos S/A							
Comprimento total (m)		57,91							
Largura (boca) máxima (m)		10,37							
Calado máximo (m)		3,0							
Deslocamento carregado (t)		148 T							
Arqueação bruta		496 AB							
Velocidade máxima (kn)		22 nós							
X	DP		Heliponto				Enfermaria		
<p>Observações:</p> <p>Uma vez que a embarcação não possui enfermaria, os medicamentos ficam armazenados próximos ao passadiço com controle dos medicamentos vencidos realizado por planilha.</p>									

* AHTS: embarcação de Manuseio de Âncoras, Reboque e Suprimento, na sigla derivada do inglês "Anchor-Handling Tug Supply vessel"

PLSV: Embarcação de Apoio a Lançamentos de Linhas, na sigla derivada do inglês "Pipe-Laying Support Vessel"

RSV: Embarcação de Apoio a ROV's [Veículos submarinos Operados Remotamente], na sigla derivada do inglês "ROV [Remotely Operated underwater Vehicle] Support Vessel"

DSV: Embarcação de Apoio a Mergulhos, na sigla derivada do inglês "Diving Support Vessel"

SESV: Embarcação de Apoio a Equipamentos Submarinos (do inglês "Subsea-Equipment Support Vessel")

MPSV: Embarcação de Apoio de Propósitos Múltiplos, na sigla derivada do inglês "Multipurpose Support Vessel"

** registro na Organização Marítima Internacional, na sigla derivada do inglês "International Maritime Organization"

2 – VISTORIA

Local	Porto de Belém	Data	09/07/2025
Interlocutores	Função	Empresa	
Roberson Kleber Pereira Santos	Comandante	OCEANPACT	
Jorge Alexandre Drummond Pereira	Imediato	OCEANPACT	
Vagner Oliveira da Silva	Chefe de Máquinas	OCEANPACT	
Alessandro Monte	Gerente de Frota	OCEANPACT	
Brenda Gerrido	Coordenadora de Frota	OCEANPACT	
Jacyra Veloso	Consultora SMS	BV	
Sávio Henrique Almeida	Geólogo SMS	PETROBRAS	
Rodrigo Possobon	Consultor	PETROBRAS	
Bruno Haddad	Supervisor	PETROBRAS	
Rafael Rezende	Inspetor	SONDA	

Analistas do IBAMA vistoria 09/07/2025

Nome	Matrícula
Cintia Levita Lins Do Bonfim	1545679
Juliana Peroba Ferreira	3369420

Local	Curuçá	Data	11/07/2025
Interlocutores	Função	Empresa	
Roberson Kleber Pereira Santos	Comandante	OCEANPACT	
Jorge Alexandre Drummond Pereira	Imediato	OCEANPACT	
Deivison	Coordenador de barcos	PETROBRAS	

Analistas do IBAMA vistoria 11/07

Nome	Matrícula
Luísa Pache	1868470
Thamiris Soares	2077012

Observações:

Devido a dificuldade logística da região a vistoria foi realizada em dois dias diferentes por duas equipes de analistas do IBAMA diferentes.

A vistoria do dia 08/07 analisou os itens relativos à gestão ambiental da embarcação sendo eles os itens 4 a 13 deste formulário, incluindo alguns subitens do item 14.

Já a vistoria do dia 11/07 foi direcionada para os itens 14 e 15 deste formulário referentes aos itens de resposta a emergência da embarcação.

3 – TRIPULAÇÃO

Vistoria Porto de Belém			
Máxima	14	Programada/Média	13
Durante a vistoria	13	Brasileiros	13
Observações:			

Vistoria Curuçá			
Durante a vistoria	13	Brasileiros	13
Observações:			

4 – DOCUMENTAÇÃO

Documento	Validade	Documento	Validade
IOPP *	20/08/2026	ISPP ***	20/08/2026
IAPP **	20/08/2026	Da Marinha	15/08/2027

Observações:

Os documentos IOPP, ISPP e IAPP foram verificados a bordo.

O REB da Marinha foi também verificado a bordo e possui a validade de 15/08/2027 (a informação foi inserida no quadro acima).

* sigla inglesa de “Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo”

** sigla inglesa de “Certificado Internacional de Prevenção à Poluição do Ar”

*** sigla inglesa de “Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Esgoto”

5 – INFESTAÇÕES POR ESPÉCIES DE CORAL-SOL

Data da última inspeção de casco	22/01/2025
Incrustação de uma ou mais espécies de coral-sol:	
Existente	X Não existente
Caso afirmativo, qual providência foi tomada: NA	
Data da próxima inspeção de casco:	22/01/2026
Método da inspeção de casco: Inspeção subaquática conforme o PPEX	
Método de retirada das espécies de coral-sol: NA.	
Observações: Foi verificado a bordo o Laudo Técnico de Avaliação da ocorrência de coral-sol datado de 24/01/2025 relativo a inspeção subaquática realizada em 22/01/2025 registrando a não ocorrência de coral-sol. A última limpeza de casco em dique seco foi realizada em 02/07/2021.	

6 – GERENCIAMENTO DOS RESÍDUOS EM TERRA

Empresas contratadas para o transporte de resíduos:	
Os resíduos são/serão:	
	Transbordados para uma embarcação
X	Desembarcados em terra, nos portos de: Belém (PA)
Frequência das operações	de 28 em 28 dias
	Os resíduos são/serão pesados antes de sua retirada da instalação
Descrição do procedimento de registro dos resíduos retirados da instalação:	
S	Registros averiguados
Observações:	
Foi avaliado o <i>Gargabe Book</i> a bordo, o MMR (manifesto marítimo de resíduos) com os últimos MTRs (manifesto de transporte de resíduo), sendo o último desembarque de resíduo realizado em 05/07/2025 e o último CDF (Certificado de destinação final) emitido.	

7 – GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS A BORDO

7.1 – Segregação de Resíduos

Adotaram-se:			
S	Coletores com rotulagem correta em português e/ou inglês		
S	Cores dos coletores conforme os padrões da Res. CONAMA N.º 275 / 01		
S	Sacos plásticos da mesma cor do coletor ou transparentes		
Providenciaram-se coletores especiais para os seguintes resíduos perigosos:			
x	Cartuchos de impressoras	x	Embalagens para aerossóis
x	Pilhas e baterias	x	Lâmpadas
x	Perfurocortantes	x	Contaminados
x	Infecocontagiosos	NA	Radioativos
x	Material elétrico e eletrônico	NA	Explosivos
S	Resíduos perigosos dispunham de FDSR * e do respectivo rótulo		
S	Os coletores e sua distribuição foram considerados adequados		
N	Houve mistura de resíduos		
Observações:			
Foram verificados os coletores listados acima a bordo. A rotulagem estava em português.			

* Ficha com Dados de Segurança de Resíduos

7.2 – Armazenamento Temporário

Para o armazenamento temporário providenciaram-se:

	Tambores		Cofres de carga
	Sacas	X	Outros coletores: Coletores de 1000l e de 240l

Os resíduos em armazenamento temporário estavam:

S	Identificados corretamente
N	Em áreas cobertas
S	Em áreas contidas

Observações:

O armazenamento temporário de resíduos fica localizado no deque com coletores do tipo container que ficam com *big bags* em seu interior. Os containers se encontravam devidamente amarrados.

7.3 – Compactadores

Número de compactadores de resíduo a bordo | N/A

Observações:

7.4 – Resíduos Alimentares

X	Triturador reserva de resíduos alimentares ou peças sobressalentes		
Destino do óleo de cozinha usado:			
	Galões/Terra		Tanque para borra oleosa
X	Outro: Bombonas de 20l		

Observações:

Triturador reserva encontrava-se em container depósito localizado no convés.

7.5 – Incinerador

	Encontra-se lacrado
X	Não há
Observações:	

8 - GERENCIAMENTO DE EFLUENTES



8.1 – Efluentes Sanitários

X	Drenagem a vácuo	
Capacidade do tanque de retenção para a tripulação programada/média (d)		11 m ³

Estação de Tratamento de Esgotos (ETE)			
Modelo	TW300B	Fabricante/Marca	Headhunter
Tipo de tratamento	Biológico		
Se biológico, temperatura da entrada dos efluentes (°C)			29,7 °C
Pontos de coleta de amostras :			
S	Na entrada da ETE	S	Na saída da ETE
Avaliação visual do tratamento		Identificada diferença significativa com redução de sólidos suspensos entre a entrada e saída da ETE.	
Tipo de desinfecção :			
<input checked="" type="checkbox"/>	Cloração	<input type="checkbox"/>	UV
<input type="checkbox"/>	Ozônio	<input type="checkbox"/>	Outros:
Tripulação para a qual foi projetada 60 Capacidade de tratamento (m ³ /d)			1,13 m ³ /dia
Águas servidas (cinzas)			
<input checked="" type="checkbox"/>	Presença de uma caixa de desgorduramento		
Destinação:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Tratamento em conjunto com as águas negras		
<input checked="" type="checkbox"/>	Etapa de desinfecção das águas negras		
<input checked="" type="checkbox"/>	Tanque de retenção para posteriores descartes além de 12 milhas náuticas da costa		
<input type="checkbox"/>	Outra:		

Excesso de lodo gerado	
Frequência da retirada	Realizado nas docagens
N	MTR * de sua última destinação
S	Análises dos efluentes nos dois últimos anos
Observações: O último laudo emitido é datado 11/02/2025 e aponta uma não conformidade em relação a CONAMA 430 para Demanda Bioquímica de Oxigênio (DBO – 5 dias). A empresa informou que em decorrência desta não conformidade foi estabelecido um plano de ação para adequação e, com isso, uma nova coleta do efluente foi realizada em 25/06/2025 com previsão de envio do resultado pelo laboratório até 15/07/2025.	

* Manifesto de Transporte de Resíduos

8.2 – Tanques para os efluentes oleosos e Separador de Água e Óleo (SAO) 			
Capacidade dos tanques para os efluentes oleosos			0,5 m ³
Separador de Água e Óleo (SAO)			
Modelo 	BOSS 2.2T - 107	Fabricante/Marca	Recovered Energy
Capacidade de tratamento (m ³ /h)		0,5 m ³ /h	

Calibrado a:		
X	15 ppm	Outro:

Enquadramento de TOG (teor de óleos e graxas)	
S	A válvula de desvio dos efluentes desenquadrados funcionou em teste/simulação
S	Existe sistema de alerta de desenquadramento
S	Laudo da última calibração

Transferências e destinações	
S	Livro de óleo averiguado
S	MTR da última destinação de óleos lubrificantes

Observações:

O último certificado de calibração foi emitido em 17/04/2025 porém não consta uma validade, foi solicitado a empresa que a validade passe a constar nos próximos certificados emitidos.

09 – SISTEMA DE ABASTECIMENTO

Capacidade total dos tanques de armazenamento de <i>diesel</i>	149,93 m ³
Segurança durante o abastecimento	
Os locais das tomadas de abastecimento dispunham de:	
N	Bacias
S	Bordas de contenção
S	Equipamentos e materiais para o <i>SOPEP/SMPEP</i> * nas proximidades
Descrição dos procedimentos de abastecimento:	
O abastecimento é/será feito:	
X	No mar
X	De terminais terrestres
Observações:	
Existem 4 tomadas de abastecimento a bordo.	

* Plano de Bordo para Emergências de Poluição por Óleo / Marítima, na sigla derivada do inglês “Ship Oil / Maritime Pollution Emergency Plan”

10 – ÓLEOS HIDRÁULICOS E ROV

NA	Equipamentos e materiais para o <i>SOPEP/SMPEP</i> próximos aos locais de troca
	Todos os óleos hidráulicos têm certificação de menor impacto ambiental

NA	ROV's em estrados contidos			
Local para óleos usados:				
X	Tanque fixo	X	Área contida	Paioi:
Destino do óleo usado:				
	Galões/Terra		Tanque para borra oleosa	
	Tanque específico para hidráulicos	X	Outro: IBC para óleo usado	
Local de armazenamento de óleos novos:				
X	Área contida		Paioi:	
Observações: Não há ROV a bordo.				

11 - ARMAZENAGEM DE PRODUTOS QUÍMICOS E TINTAS

11.1 – PRODUTOS QUÍMICOS

X	O critério de compatibilidade é atendido
S	Há um paiol específico para produtos químicos
S	O local é abrigado
S	O local conta com dispositivos para contenção
S	No local, havia a relação das respectivas FISPQ's * em português e/ou inglês
Observações: Os produtos químicos são armazenados no convés em um armário fixado ao piso e fechado. As FISPQs se encontravam em português.	

* Fichas de Informação de Segurança de Produtos Químicos

11.2 – TINTAS

S	Há um paiol específico para tintas
S	O local é abrigado
S	O local conta com dispositivos para contenção
S	No local, havia a relação das respectivas FISPQ's em português e/ou inglês
Observações: As tintas são armazenadas no convés em um armário fixado ao piso e fechado. As FISPQs se encontravam em português.	

11.3 – GASES

X	Quando não estão em uso, os cilindros com gases permanecem em estruturas fixas
---	--


	Não são usados gases de refrigeração vedados pelo Protocolo de Montreal
NA	Há locais separados para a guarda de cilindros com acetilênio e com oxigênio
NA	O(s) local(is) é (são) abrigado(s)
NA	Nos locais, havia a relação das respectivas FISPQ's em português e/ou inglês
Observações: Não foram identificados cilindros de gases a bordo.	

12 – MATERIAL PARA O SOPEP/SMPEP

Números de conjuntos de equipamentos e materiais para o <i>SOPEP/SMPEP</i> :	
Fixos	1
Móveis	1
S	Equipamentos e materiais para o <i>SOPEP/SMPEP</i> próximos às áreas suscetíveis
S	Os itens vistoriados estavam guardados junto à respectiva lista
S	Os itens guardados e listados que foram verificados correspondiam entre si
Observações:	

13 – GERAÇÃO DE ENERGIA

a) - Sala dos Geradores	
<ul style="list-style-type: none"> • Combustível de geração: () gás próprio () gás importado (X) diesel () óleo bruto (produzido pela unidade) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Número de geradores titulares? 2 	
<ul style="list-style-type: none"> • Número de geradores sobressalentes ou de emergência? NA 	
<ul style="list-style-type: none"> • Potência total gerada (em KVA ou KW)? 580 kW 	
<ul style="list-style-type: none"> • Regime de funcionamento (todos os geradores atuam mutuamente)? Não, os geradores atuam em série (separadamente) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Tensão original ou de entrada (que tensão - em volts (V) - sai dos geradores)? 480 V • Corrente contínua ou corrente alternada? Contínua 	
b)- Subestação	
<ul style="list-style-type: none"> • Número de transformadores? 4 	
<ul style="list-style-type: none"> • Quais os estágios de redução da tensão para consumo: 480V >> 208V >> 120V 	
Observações: Geradores verificados a bordo.	

14 - RESPOSTA A EMERGÊNCIA			
Barreiras de Contenção	Quantidade de Carretéis: NA	Metragem por Carretel:	Marca/Modelo:
Barreiras Absorventes	Quantidade de Lances: NA	Metragem por Lance: NA	
Recolhedores	Capacidade Nominal: 1 – 30 m ³ /h 2 – 30 m ³ /h	Tipo de recolhedor: 1 – Sistema de Bomba integrada Fabricante da bomba: DESMI Modelo: DOP-160 2 – Sistema de Bomba integrada Fabricante da bomba: DESMI Modelo: DOP-160	Tipo de óleo indicado: 1 – leve a pesado 2 - leve a pesado
	<i>Thruster</i> ? 1 - NA 2 -NA	Comprimento do mangote: 105m (Umbilical)	
Infladores de barreira	Quantidade de Fixos: 2	Quantidade de Móveis: 2	Total: 4
Barreiras de varredura	Quantidade de Carretéis: 2	Metragem por Carretel: 1 - 62,9 m 2 - 62,9 m	Tipo de Barreira: 1 - Fabricante: NOFI Modelo: Current Buster 6 2 - Fabricante: NOFI Modelo: Current Buster 6
Outros Materiais Absorventes	Tipo de Material: N/A		Quantidade Total:
Canhões <i>Fifi</i>	Quantidade: 2		
Coordenador de Operações Embarcado	Possui? Não		Empresa:
Tancagem Disponível	174,89 m ³		
Braço de dispersante 	Quantidade: NA		Comprimento de cada braço: -

Dispersante químico embarcado 	Quantidade total: NA	Marca comercial:	Validade do Certificado de Registro:
	Localização:		
<i>Workboat</i>	Possui? Não	Participa da Resposta?	
Sistema de detecção e/ou monitoramento de óleo	Tipo: Miros	Quantidade: 1	
Posicionamento Dinâmico	Possui? (x) Sim () Não	Tipo: DP 1	
<p>Observações: <u>Itens vistoriados em 09/07/2025 no Porto de Belém</u></p> <p>– Sistema avançado CB-06 armazenado no convés da embarcação e sistema de detecção de óleo, derivadores e Kit de amostragem de óleo. A tancagem ORO disponível foi verificada através do documento “Tabela de Sondagem do Tanque ORO” apresentada.</p> <p>O kit de amostragem de óleo e os derivadores ficam guardados na Cabine do Comandante.</p> <p>A embarcação apesar de possuir Sistema de Radar Miros + Color Light + Câmera Flir, não dispõe atualmente da capacidade de transmissão dos dados em tempo real para salas de comando. Prepostos da Petrobras que acompanhavam a vistoria informaram que está em negociação um aditivo para incluir tal espelhamento.</p> <p><u>Itens vistoriados em 11/07/2025 em Curuçá</u> - Sistema de radar Miros, câmeras.</p> <p>Kit de coleta de óleo - estava dentro de sacos, foi solicitado que o mesmo fosse armazenado numa caixa identificada</p> <p>Boias derivadoras – a embarcação possui 3 unidades.</p>			

15 – EXERCÍCIO PRÁTICO DE CONTENÇÃO E RECOLHIMENTO

Início do exercício (<i>start</i>): briefing: 9:05h	
Início do lançamento de sistema integrado de contenção e recolhimento*: 9h11 / banheira do CB6 inflada 9h17 / 9h38 toda na água	
Lançamento da Âncora: 9h18 / 9h31	Tempo de lançamento da barreira : 28min
Tempo para o enchimento/inflamento da barreira (quando aplicável): 9h38 / 28 mins	
Amarração dos cabos da barreira: 9h39	
Início da descida do <i>Boom vane</i> : 9h39 / 9h40	
Início do bombeamento*: 9h48	
Término do exercício*.(<i>skimmer</i> bombeando): 9h48	

Tempo de <i>skimmer</i> na água * (operando): 10h00 (duração de 12mins)		
Tempo total*: 41min		
Canhões <i>fi-fi</i> testados: (X) Sim <input checked="" type="checkbox"/> () Não () Não possui		
Braços mecânicos para aplicação de dispersantes testados: () Sim () Não (X) Não possui		
Engate do mangote do <i>skimmer</i> com a tomada do tanque de recebimento de mistura oleosa testado: (X) Sim () Não		
Teste de drone: () Sim () Não (X) Não possui		
Teste de radar de óleo: (X) Sim () Não () Não Possui		
Teste de boia de deriva: () Sim (X) Não () Não possui		
Ventos	Intensidade: 13 nós	Direção: 054º
Corrente	Intensidade: 1 nó	Direção: 175º
Ondas	Altura: 1,0 m	Direção:
<p>Observações:</p> <p>O exercício de lançamento da barreira de contenção e recolhimento só pode ser executado na segunda tentativa, dia 12/07/25. No segundo dia foi escolhida uma localização para o <i>drill</i> mais próxima da costa quando comparada a escolha do dia 11/07. No primeiro dia (11/07/25) as condições meteorológicas estavam muito ruins, principalmente do vento, com velocidades entre 21 e 25 nós, e rajadas de 30 nós. Além disso as ondulações estavam entre 1-2m com direções diferentes. O comandante e o imediato passaram o dia em busca de uma janela operacional, contudo não foi possível. O barco perdia o controle do DP nas condições encontradas no dia 11/7/25 impossibilitando a realização do lançamento da barreira.</p> <p>A parte hidráulica deu problema assim que iniciou o exercício, 09h05, a equipe prontamente conseguiu consertar, retornou 9h10. A equipe comentou que era comum isso acontecer.</p> <p>O espaço no <i>deck</i> destinado para inflar e montar a barreira é curto. Desta forma, fica um tripulante fazendo a segurança de quem está inflando a barreira abaixo do umbilical. Esta pessoa segura o umbilical, com objetivo de não cair em cima do operador do soprador. Sugere-se que o rolete do umbilical seja projetado um pouco mais para frente com objetivo de fazer essa proteção do operador do soprador.</p>		

16 – CONCLUSÃO

As conclusões serão apresentadas no Relatório de Vistoria da Embarcação OSRV ILHA DAS FLECHAS, no âmbito do processo 02022.000336/2014-53.