



## **CONDIÇÕES GERAIS DE SERVIÇO DO TERMINAL**

Serviços de recebimento, armazenagem, manuseio e embarque de granéis líquidos.

**OILTANKING TERMINAIS LTDA.**

**Brasil**

## Definições e Interpretação

Palavras e expressões listadas nestas CGST serão interpretadas de acordo com os significados aqui atribuídos, exceto quando o contexto o exigir de outra forma:

**"Carregador"** 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 ("CGST") e seus anexos como parte integrante, firmado por escrito entre o Carregador 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.

**"FISPQ"** é a sigla que designa Ficha de Segurança de Produtos Químicos.

**"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 Carregador e/ou o Operador, individualmente ou em conjunto, conforme definido pelo contexto em que for citado.

**"Produtos"** são os granéis líquidos autorizados e conforme venha a ser acordado com cada Carregador, 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 Carregador 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 o terminal da Oiltanking situado no município de Vila Velha, estado do Espírito Santo, e 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.

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.

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.

## 1. Descrição das instalações do terminal

O Terminal situa-se em Vila Velha, Estado do Espírito Santo.

Possui 23 (vinte e três) tanques de Aço Carbono.

O Terminal atualmente opera no berço 905 do Porto Organizado de Vitória e conta com:

- 01 duto portuário de 10" de aço inox
- 02 dutos portuários de 12" de aço carbono
- Plataforma de carregamento rodoviário com 07 posições no total
- Plataforma para carregamento de 20 vagões simultâneos
- Plataforma para descarga rodoviária com 02 posições no total
- Plataforma para descarga ferroviária de 10 vagões simultâneos
- Balança rodoviária para caminhões até 07 eixos
- Sistema de tubulações segregadas
- Sistema de tratamento de efluentes
- Sistema de combate a incêndio.

O Terminal, localizado em Vila Velha, Estado do Espírito Santo, conta com uma capacidade operacional total de 66.461m<sup>3</sup> (sessenta e seis mil, quatrocentos e sessenta e um metros cúbicos), divididos em 23 (vinte e três) tanques de Aço Carbono.

Dentre esses tanques: 11 possuem selo flutuante; 02 tanques, somando 08 mil metros cúbicos, são adaptados para operação com produtos químicos com densidade de até 1,5.

O tamanho dos tanques varia entre 600m<sup>3</sup> (seiscentos metros cúbicos) e 5.000m<sup>3</sup> (metros cúbicos de capacidade estática)

Tanque (TAG)	Diâmetro médio (m)	Altura útil (m)	Capacidade (m3)	Produto
<b>TQ-01-5003</b>	<b>19,085</b>	<b>18,080</b>	<b>5.235,002</b>	<b>Classes I, II e III</b>
TQ-01-5004	19,088	18,100	5.235,966	Classes I, II e III
TQ-01-5005	19,081	18,100	5.235,010	Classes I, II e III
TQ-01-5006	19,094	18,050	5.223,324	Classes I, II e III
TQ-01-2001	12,402	17,390	2.113,297	Classes I, II e III
TQ-01-2002	12,398	17,380	2.116,020	Classes I, II e III
TQ - 01-5001	19,083	18,120	5.241,403	Classes I, II e III
TQ-01-5002	19,082	18,100	5.246,211	Classes I, II e III
TQ-01-601	7,630	13,100	604,738	Classes I, II e III
TQ-01-602	7,630	13,100	606,306	Classes I, II e III
TQ-02-1001	8,395	19,100	1.064,538	Classes I, II e III
TQ-02-1002	8,397	19,140	1.063,059	Classes I, II e III
TQ-02-1003	8,396	19,110	1.061,822	Classes I, II e III
TQ-02-1004	8,398	19,090	1.066,181	Classes I, II e III
TQ-02-1501	10,150	19,090	1.549,941	Classes I, II e III
TQ-02-1502	10,147	19,100	1.548,961	Classes I, II e III
TQ-02-2003	11,698	19,070	2.068,218	Classes I, II e III
TQ-02-3001	14,328	19,100	3.107,127	Classes I, II e III
TQ-02-3002	14,344	19,110	3.116,646	Classe III
TQ-02-4001	16,594	19,140	4.147,608	Classes I, II e III
TQ-02-4002	16,596	19,130	4.180,897	Classes I, II e III
TQ-02-4003	16,588	19,070	4.172,061	Classes I, II e III
TQ-02-5007	18,499	19,090	5.185,101	Classes I, II e III

## **1.2 Produtos movimentados no terminal:**

1.2.1 Sendo um terminal multipropósito para armazenagem de granéis líquidos, os produtos movimentados se enquadram nas mais diversas opções dentro das seguintes famílias classificadas: Químicos, Petroquímicos, Combustíveis e Óleos.

## **2. Aspectos de qualidade dos produtos movimentados**

### **2.1 Especificações e requisitos de qualidade**

2.1.1 Previamente ao início de suas atividades no Terminal, o Carregador deverá encaminhar o MSDS (*Material Safety Data Sheet*) ou em português FISPQ (Ficha de Segurança de Produtos Químicos) referente ao Produto que pretende armazenar.

2.1.2 Toda e qualquer alteração ou atualização na especificação do Produto deverá ser previamente informada e enviada através de e-mail ou cópia física para avaliação do Operador. A validade da nova “especificação” só acontecerá mediante concordância prévia do Operador.

### **2.2 Regras quanto ao princípio da fungibilidade**

2.2.1 O Terminal opera em regime de *pool* com relação à movimentação e armazenagem de combustíveis. A armazenagem compartilhada nos tanques do Terminal, ainda que a origem do Produto seja nacional ou importada, será permitida desde que comprovado, pela FISPQ e pelos testes de qualidade dos Produtos, que se trata de Produtos com as mesmas características quanto a composição química, especificações técnicas e de qualidade, comprovando-se, assim, que a mistura entre as moléculas dos Produtos não irá modificá-los em sua composição, ocasionar perda de qualidade ou beneficiá-lo de alguma forma.

### **2.3 Amostragem**

2.3.1 Previamente ao início, assim como ao término de cada operação no Terminal, deverão ser coletadas amostras-testemunho, ou seja, amostras representativas do Produto, nos pontos de entrega e recebimento dos mesmos.

2.3.2 Sem prejuízo do disposto acima, no curso da operação poderão ser realizados testes nos Produtos, para fins de monitoramento de sua especificação, observando-se, sempre, os procedimentos adotados pelo Operador e as normas de segurança do Terminal.

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

2.3.4 As amostras permanecerão sob a guarda do Operador por um período mínimo de 30 (trinta) dias. No entanto, é facultado às Partes o estabelecimento de diferentes prazos, desde que previamente acordado por escrito.

2.3.5 O Operador poderá efetuar testes específicos nos Produtos apresentados, de modo a conferir as suas especificações de qualidade, avaliar sua compatibilidade com os demais Produtos armazenados e manuseados, ou outros fatores que possam vir a causar problemas nas operações programadas ou nas instalações do Terminal.

2.3.6 Todos os testes, inspeções, medições e análises laboratoriais de Produtos do Carregador – conforme requeridos pelo Carregador e/ou executados por terceiros a pedido do Carregador - correrão às expensas do Carregador.

2.3.7 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 Carregador tenha comunicado a controvérsia ou divergência ao Operador dentro do prazo mínimo de guarda da amostra.

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

2.3.9 Eventual divergência entre os resultados dos testes dos Produtos realizados pelo Carregador 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:

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

2.3.11 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.

2.3.12 O Carregador poderá periodicamente, durante o horário normal de funcionamento do Terminal, em hora conveniente para o Operador e mediante aviso dado com prévia razoabilidade e identificação dos inspetores, monitorar a atividade de controle de qualidade empreendida pelo Operador (incluindo controles de higienização industrial e recolhimento de resíduos), a fim de verificar o cumprimento de todos os requisitos, ou o Carregador poderá contratar, às suas expensas, os serviços de um auditor independente para esse fim. Um número limitado de membros do quadro de funcionários do Carregador ou de seus auditores independentes terá acesso aos dados laboratoriais existentes e às amostras (dos Produtos do Carregador), bem como ao equipamento, sem qualquer custo adicional para o Carregador, a fim de executar o monitoramento de tais serviços de inspeção, os quais não deverão, de forma alguma, interferir nas atividades do Operador.

### 3. Modos de transporte para carga e descarga

#### 3.1 Condições mínimas requeridas para embarcações e veículos para operação no terminal

##### Nomeação e Aceitação de Embarcações

3.1.1 O horário de operação do Terminal será o previsto no Contrato, exceto para carga e descarga de Produtos por navios ou embarcações, os quais poderão ocorrer 24 horas por dia, inclusive nos finais de semana e feriados.

3.1.2 Exceto quando acordado em contrário por escrito, o Carregador informará ao Operador com 3 (três) dias de antecedência, através de e-mail, o seu planejamento de entregas e cargas nas quais seja necessária a participação do Operador.

Tais programas de entregas ou cargas deverão necessariamente contemplar o seguinte:

- Os Produtos e a quantidade de cada Produto a ser descarregado ou carregado;
- O nome, a bandeira e o agente da embarcação;
- A data provável de chegada da embarcação;
- O local que os Produtos serão carregados, a destinação das embarcações e seu número de identificação.

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

##### Condições mínimas requeridas das embarcações e veículos para operação no terminal

3.1.4 Para que o Operador possa realizar a avaliação inicial da embarcação a ser utilizada nas operações programadas, cujo resultado poderá ser a aceitação ou rejeição da referida embarcação, o Carregador deverá apresentar com antecedência e devidamente preenchido, o Questionário de Nomeação e Aceitação de Navios, que será enviado pela equipe operacional no momento que for necessário, tomando as devidas providências no sentido de que seja efetuada a nomeação da embarcação. O Operador utilizará como critérios para a avaliação inicial das embarcações nomeadas, dentre outros, os riscos ao meio ambiente, o histórico operacional e os fundamentos legais. A aceitação final por parte do Operador estará ainda sujeita à realização satisfatória do procedimento de liberação e do acompanhamento da operação.

3.1.5 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.

3.1.6 As embarcações deverão manter a bordo toda a documentação legalmente exigida pelas convenções e tratados internacionais aplicáveis, leis, regulamentos ou exigências relativas 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.

3.1.7 Desde que mediante notificação prévia enviada em tempo razoável ao Operador, é facultado ao Carregador substituir a destinação anteriormente informada, assim como a embarcação anteriormente informada, em entregas e carregamentos semelhantes.

3.1.8 Todas as embarcações de Carregadores deverão atracar nos píeres apontados pelo Operador e serão atendidas de acordo com a programação estabelecida pela Autoridade Portuária em cada porto. Em condições normais, os navios atracarão de acordo com a ordem de chegada ao porto. A data de chegada da embarcação e a respectiva solicitação de atracação à Autoridade Portuária será feita pelo agente do armador, sem qualquer interferência do Operador. As sequências de cargas e descargas múltiplas de Produtos serão determinadas pelo Operador.

3.1.9 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 Carregadores.

3.1.10 O Operador 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 Carregador, o Operador poderá fornecer documentação pertinente a qualquer atraso.

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

3.1.12 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.

3.1.13 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, rádio, e-mail ou telefone.

3.1.14 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 e-mail. Os Carregadores serão responsáveis pela veracidade das informações prestadas.

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

3.1.16 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.

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

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

## Operações com Caminhões-Tanque

### Requisitos Gerais

3.1.19 Os caminhões-tanque deverão observar a Portaria INMETRO nº 208, de 06 de maio de 2016, conforme alterada de tempos em tempos, bem como toda a legislação vigente.

3.1.20 Os caminhões-tanque deverão ser certificados pelo INMETRO ou por órgão oficial aferidor, e tais certificados de aferição e capacitação deverão se encontrar dentro do prazo de validade.

3.1.21 Os Carregadores 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.

3.1.22 As exigências destas CGST aplicam-se igualmente aos caminhões e motoristas de terceiros a serviço do Carregador, pelos quais o Carregador permanecerá responsável.

3.1.23 Os caminhões-tanque deverão atender aos requisitos estabelecidos na Lista de Inspeção disponível no Terminal. O Operador, se entender necessário, poderá inspecionar os caminhões-tanque do Carregador, a qualquer momento, sendo obrigação do Carregador facilitar tal procedimento. O fato de o Operador ter procedido à inspeção total ou parcial do caminhão-tanque não exime o Carregador 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 Carregador.

3.1.24 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.

3.1.25 Os representantes e funcionários do Carregador bem como seus agentes, contratados e quaisquer representantes e funcionários desses (tais como, mas sem se limitar a, motoristas, Supervisores, inspetores, maquinistas 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.

3.1.26 Os representantes e funcionários do Carregador bem como seus agentes, contratados e quaisquer representantes e funcionários desses que desempenharem atividades rotineiras no Terminal (p.ex. motoristas e Supervisores), além do treinamento de que trata o item anterior deverão apresentar comprovação de vínculo empregatício

ou contratual com o Carregador e/ou com a empresa contratada, bem como o Atestado de Saúde Ocupacional (A.S.O.), com validade compatível com o período em que pretender desempenhar atividades no Terminal.

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

3.1.28 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 Carregador, o Operador poderá fornecer documentação relacionada ao atraso.

### **Carregamento de caminhões**

3.1.29 Será de responsabilidade dos funcionários do Operador o manuseio de válvulas e equipamentos para a operação de descarga rodoviária, carga e descarga ferroviária.

3.1.30 Para as operações de carregamento rodoviário, quanto ao manuseio de braço de carga a responsabilidade é do motorista.

3.1.31 O lacre das válvulas e das tampas dos tanques nos caminhões será executado pelo Supervisor contratado pelo Carregador, acompanhado por funcionário do Operador, imediatamente após o carregamento do mesmo. Ao Operador é conferida a faculdade de supervisionar esta tarefa ou efetuar posterior verificação, podendo promover a descarga e novo carregamento do caminhão-tanque, se entender necessário. O motorista acompanhará todo o procedimento e assinará declaração-padrão que concordou com o procedimento de carregamento executado.

3.1.32 A remoção de Produtos do Terminal por caminhões-tanque será realizada mediante a apresentação de autorização de retirada por escrito do Carregador ou de representante por ele credenciado. Na referida autorização deverão ser indicadas, no mínimo, as seguintes informações: Terminal, data de retirada, Carregador, quantidade por Produto, transportador e identificação do caminhão-tanque.

3.1.33 Terminado o carregamento, o Operador poderá colher amostra do Produto carregado, a qual deverá ser lacrada, etiquetada e assinada pelo motorista do caminhão, respeitando-se as demais determinações destas CGST.

### **Descarga de caminhões**

3.1.34 A conexão de magotes e abertura das válvulas será de responsabilidade exclusiva dos funcionários do Operador. Esse procedimento será acompanhado pelo Supervisor contratado pelo Carregador.

3.1.35 A verificação e a retirada dos lacres serão efetuadas exclusivamente pelo Supervisor contratado pelo Carregador, acompanhado pelo Operador.

3.1.36 O Supervisor contratado pelo Carregador realizará a análise do Produto ainda no veículo, acompanhado de um funcionário do Operador. Se o Produto estiver fora das especificações, o veículo será impedido de descarregar e o fato comunicado imediatamente ao Carregador.

## **Operações com Vagões-Tanque**

### **Requisitos Gerais**

3.1.37 Os vagões-tanque deverão atender ao disposto nas normas legais aplicáveis, especialmente aquelas contidas na Portaria INMETRO nº 112, de 24 de maio de 1989, conforme modificada de tempos em tempos.

3.1.38 Os vagões-tanque deverão possuir certificados emitidos pelo órgão metrológico competente, observando-se o respectivo prazo da validade.

3.1.39 Os Carregadores deverão manter procedimentos de fiscalização e controle aptos a garantir a segurança dos vagões-tanque a seu serviço, bem como a promover perfeitas condições operacionais dos mesmos.

3.1.40 As exigências destas CGST se aplicam igualmente aos vagões de terceiros a serviço do Carregador, pelos quais o Carregador permanecerá responsável.

3.1.41 O Operador, se entender necessário, poderá inspecionar os vagões-tanque do Carregador ou da transportadora por ele contratada, a qualquer momento, sendo obrigação do Carregador colaborar com tal fiscalização.

3.1.42 O fato de o Operador ter procedido à inspeção total ou parcial do vagão-tanque não exime o Carregador da sua responsabilidade pelas condições operacionais e de segurança do mesmo, bem como pelas suas consequências em relação à segurança das operações do Terminal, a qual será sempre exclusivamente do Carregador.

3.1.43 O Operador poderá recusar-se a operar vagões-tanque que não atendam às disposições contidas nestas CGST ou em quaisquer normas e regulamentos aplicáveis, ou que apresentem problemas com segurança e documentação.

3.1.44 O Carregador deverá arranjar ou cuidar para que a transportadora por ele contratada arranje os vagões-tanque em formação e na sequência indicada pelo Operador previamente ao seu ingresso no Terminal, em função dos diferentes Produtos a carregar/descarregar e da disponibilidade do Terminal.

3.1.45 O Operador não será responsável por atrasos na operação dos vagões-tanques 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 vagões fora do horário normal de operação do Terminal estipulado em cada Contrato. Se requerido pelo Carregador, o Operador poderá fornecer documentação relacionada ao atraso.

### **Carregamento de vagões**

3.1.46 A operação de braços de carga, válvulas ou outros equipamentos será de responsabilidade dos funcionários do Operador.

3.1.47 O lacre das válvulas e das tampas dos tanques dos vagões será executado pelo Supervisor contratado pelo Carregador acompanhado pelo funcionário do Operador imediatamente após o carregamento do mesmo. Ao Operador é conferida a faculdade de supervisionar esta tarefa ou efetuar posterior verificação, podendo promover a descarga e novo carregamento do vagão-tanque, se entender necessário.

3.1.48 A remoção de Produtos do Terminal por vagões-tanque será realizada somente mediante a apresentação de autorização de retirada por escrito pelo Carregador. Na referida autorização deverão ser indicadas, no mínimo, as seguintes informações: Terminal, data de retirada, Carregador, quantidade por Produto, transportador e identificação do vagão-tanque.

3.1.49 Concluído o carregamento, o Operador poderá colher amostra do Produto carregado, a qual deverá ser lacrada, etiquetada e assinada pelo representante do Carregador, respeitando-se as demais determinações destas CGST.

### **Descarga de vagões**

3.1.50 A conexão de mangotes e abertura das válvulas será responsabilidade exclusiva do funcionário do Operador. Esse procedimento será acompanhado pelo Supervisor contratado pelo Carregador.

3.1.51 A verificação e a retirada dos lacres serão efetuadas exclusivamente pelo Supervisor do Carregador acompanhada pelo funcionário do Operador.

3.1.52 O Supervisor contratado pelo Carregador realizará a análise do Produto ainda no vagão, acompanhado de um funcionário do Operador. Se o Produto estiver fora das

especificações, o vagão será impedido de descarregar e o fato comunicado imediatamente ao Carregador.

## 4. Serviços padronizados do terminal

4.1 A prestação de Serviço regular no Terminal, incluído na tarifa acordada em Contrato, consiste no recebimento, movimentação e expedição de granéis líquidos no Terminal, considerando:

- Carregamento de Navios Tanques
- Descarregamento de Navios Tanques
- Carregamento de Caminhões Tanques
- Descarregamento de Caminhões Tanques
- Transferência entre tanques de armazenagem
- Inertização com nitrogênio
- Mistura de produto A e subproduto para combustíveis

## 5. Serviços complementares ou especiais

5.1 A prestação de Serviços complementares ou Serviços extras no Terminal são aqueles relacionados à movimentação de cada Carregador no Terminal que não estão incluídos no preço por metro cúbico acordado em Contrato, e deverão ser pagos adicionalmente aos serviços padronizados, sempre que requisitados.

- Carregamento de Vagões Tanques
- Descarregamento de Vagões Tanques
- Carregamento de Barcaças e Supply Boat
- Descarregamento de Barcaças e Supply Boat
- Adição de corante ao Diesel
- Lançamento da barreira de contenção para operações marítimas
- Operações de Carga ou Descarga de Vagões Tanques ou Caminhões Tanques fora do horário normal de funcionamento do Terminal

5.2 Qualquer outro Serviço complementar que seja desejado pelo Carregador deverá ser solicitado com antecedência para que as Partes possam avaliar a viabilidade da sua prestação e negociação do preço a ser cobrado.

## 6. Medição dos serviços

### 6.1 Formas de medição e controle

6.1.1 A apuração de movimentação será feita a partir da 00:00hs (zero hora) do primeiro dia do mês até as 23:59hs (vinte e três horas e cinquenta e nove minutos) do último dia do mês, considerando a entrada de todos os Produtos do Carregador no Terminal.

6.1.2 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. As diferenças operacionais admissíveis são de 0,5% Máx, exceto quando especificada em contrato.

6.1.3 A quantidade Descarregada em/dos caminhões-tanque será aferida pela medida observada na balança rodoviária do Terminal antes e depois de cada operação, de forma que o peso do Produto recebido na balança rodoviária será determinado pela diferença entre os pesos aferidos antes e depois do Descarregamento.

6.1.4 A quantidade carregada/d Descarregada em/dos vagões-tanque será aferida, quando o nível do produto atingir uma estrutura interna na forma do tanque (domo), situada dentro da boca de carregamento. Com uma régua "T" devidamente calibrada, determina-se a altura do espaço vazio. De posse dessa medida, obtém-se o volume à temperatura ambiente utilizando a tábua de arqueação do vagão-tanque.

6.1.5 A quantidade carregada nos caminhões-tanque será aferida por medidor volumétrico.

6.1.6 A quantidade carregada em caminhões-tanque será aferida quando o nível do produto atingir o plano de referência (SETA), sendo que o volume à temperatura ambiente será o que consta no Certificado de Verificação emitido pelo INMETRO.

6.1.7 O procedimento acima será comparado com volume aferido pela diferença entre os pesos na entrada (vazio) e saída (carregado).

6.1.8 A relação entre VOLUME SETA e VOLUME BALANÇA deverá encontrar-se entre os valores de -0,3% a +0,1%. Os veículos que se encontrarem fora desse intervalo deverão retornar à plataforma de carregamento para verificação dos procedimentos de carregamento. Caso se constate alguma irregularidade, serão efetuadas as correções necessárias e o veículo retornará à balança para nova pesagem. Caso não seja possível efetuar a correção ou não seja detectada nenhuma irregularidade e, mesmo assim, a diferença entre o VOLUME SETA e o VOLUME BALANÇA estiver fora do intervalo de tolerância, o veículo será liberado e o Carregador comunicado para que instrua o transportador e sejam apuradas as causas do ocorrido.

6.1.9 A quantidade Descarregada de caminhões-tanque será aferida pela diferença entre os pesos na entrada (carregado) e saída (vazio), que dividido pela massa específica a 20°C, determinará o volume, em litros, recebido pelo Terminal.

6.1.10 Nos termos estabelecidos nestas CGST, é facultado ao Carregador supervisionar os serviços de carga, descarga e pesagem dos Produtos no Terminal. Nesse sentido, o Carregador deverá, às suas expensas, indicar Supervisor ou auditor independente para testemunhar o carregamento/d Descarregamento de Produtos no Terminal. As decisões de tal Supervisor ou auditor serão aceitas como conclusivas, finais e vinculantes para o Operador e para o Carregador, salvo se for caracterizada a ocorrência de fraude ou equívoco manifesto quanto à qualidade ou quantidade de Produtos abastecidos.

6.1.11 O Operador não terá qualquer responsabilidade sobre eventuais diferenças de qualidade e quantidade observadas durante o transporte a partir da origem e até a chegada no Terminal. Essas ocorrências serão comunicadas por escrito ao Carregador, que as tratará diretamente com o transportador, por sua iniciativa, se entender oportuno.

6.1.12 O Operador disponibilizará ao Carregador os registros de descarregamento de caminhões e vagões quando ocorrerem divergências no recebimento de Produto entregue no Terminal.

## **6.2 Critério para remuneração e utilização de lastro de produtos**

6.2.1 A presença de um volume de lastro de Produto é condição intrínseca à operação do sistema de tanques e linhas do Terminal (“Lastro Operacional”).

6.2.2 O volume de Lastro Operacional não integra a capacidade operacional estabelecida no objeto do Contrato, ou seja, o volume dedicado ao Lastro deverá ser acrescentado ao volume solicitado para movimentação do volume de Produto acordado no Contrato.

6.2.3 Da mesma forma, o volume de Lastro Operacional não será considerado no estoque físico do Carregador, disponível para movimentação e retirada.

6.2.4 O Operador não pode comprar produto a título de Lastro para oferecer aos seus clientes.

6.2.5 O volume de Lastro Operacional necessário para cada tanque se encontra definido conforme as especificações técnicas de cada tanque.

6.2.6 O Carregador deve manter no Terminal a quantidade de Produto correspondente ao volume de Lastro Operacional necessário às suas atividades durante todo o tempo de vigência do seu Contrato.

6.2.7 Caso o Carregador opere em regime de *pool*, o volume de Lastro Operacional será proporcionalmente dividido de acordo com a capacidade contratada por cada Carregador participante do *pool* de armazenagem.

6.2.8 Caso um Carregador contrate capacidade dedicada ao seu Produto, deverá providenciar integralmente o volume à título Lastro Operacional.

6.2.9 O cálculo de rateio do volume de Lastro Operacional será submetido à atualização sempre que ocorrerem atualizações nas capacidades contratadas no Terminal, tanto de alteração de contratos já existentes como de novos Carregadores entrantes participantes do *pool* de combustíveis (ou outros produtos que vierem a ser armazenados em sistema de *pool* no Terminal

6.2.7 Não haverá remuneração ao Terminal pela prestação de serviços de armazenagem com relação ao Lastro Operacional, nem haverá remuneração ao Carregador pelo volume de Produto que deixe nos tanques e linhas para efeitos de Lastro Operacional, o qual será devolvido no momento do encerramento do contrato de armazenagem.

### **6.3 Procedimentos relativos a contaminações, perdas e sobras**

#### **Procedimentos relativos a contaminações**

6.3.1 Caso o Produto armazenado em um tanque venha a ser comprovadamente contaminado por Produto enviado por Carregador ao Terminal em desconformidade com as especificações apresentadas ao Operador, o Carregador 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 Carregadores do Operador que tiverem Produto armazenado no tanque no momento da contaminação; e (iii) pelo ressarcimento de perdas e danos ao Operador.

6.3.2 A apuração da contaminação será efetuada com base nas Amostras-Testemunho e demais testes que o Operador julgar necessários.

6.3.3 O Carregador que der causa à contaminação de Produto de outros Carregadores ficará responsável por reparar as perdas e danos decorrentes dessa contaminação.

6.3.4 Para os fins do ressarcimento, quando for o caso, será utilizado como base do valor a ser ressarcido o preço constante na Nota Fiscal de Remessa do Produto ao Terminal.

#### **Procedimentos para aferição de perdas e sobras**

6.3.5 As Partes concordam que será considerada perda operacional ordinária e não dará ensejo a qualquer indenização por parte do Operador a diferença correspondente a

até 0,50% (zero vírgula cinquenta por cento) do volume a 20°C do Produto recebido no Terminal, expedido para outro tanque ou para o modal rodoviário, conforme orientação do Carregador. A perda operacional é a diferença entre o Estoque Fiscal e o Estoque Físico do Produto em questão, conforme definidos neste subitem.

6.3.6 O Estoque Fiscal é o volume resultante da diferença entre o volume constante da nota fiscal de entrada do Produto no Terminal e o volume constante da nota fiscal de retorno da armazenagem do Produto, emitida a cada vez que a Contratante retira parcela do volume de Produto armazenado, ficando o volume remanescente registrado no sistema eletrônico do Terminal.

6.3.7 Estoque Físico é o resultado da medição do volume de Produto da Contratante armazenado no tanque.

6.3.8 Caso o percentual de perda apurado, após o efetivo armazenamento nos tanques do Operador, seja superior a 0,50% (zero vírgula cinquenta por cento), caberá ao Operador ressarcir ao Carregador a quantidade de perda do Produto que exceder esse percentual, desde que o Carregador não tenha dado causa à referida perda.

6.3.9 Para os fins do ressarcimento, quando for o caso, será utilizado como base do valor a ser ressarcido o preço constante na Nota Fiscal de Remessa do Produto ao Terminal.

6.3.10 Na aferição das perdas não serão consideradas as perdas que decorram de comprovados casos fortuitos ou eventos de força maior, conforme definidos na legislação vigente, ou, ainda, aqueles que decorram de intencional ação ou omissão do Carregador e seus contratados.

6.3.11 O percentual de perdas será apurado conforme periodicidade acordada em contrato.

6.3.12 A sobra operacional é a diferença a maior observada ao final do período de armazenagem, conforme acordado entre as partes, e será devolvida ao Carregador através de nota fiscal de armazenagem.

6.3.13 Para os Carregadores participantes do *pool* de combustíveis, a sobra de Produto será rateada proporcionalmente à movimentação de cada um durante o período apurado.

#### **6.4 Procedimentos relativos a interfaces geradas em polidutos interligados ao Terminal**

6.4.1 O Terminal não possui polidutos interligados, apenas 3 dutos portuários, sendo dois de aço carbono, de 12 polegadas de diâmetro e 1.460m cada, e um de aço inox, de 10 polegadas e 1490m, para fins de conexão entre o Terminal e o Berço 905 do Porto

Organizado de Vitória. Todos são operados pelo Operador, não havendo interface com dutos de terceiros.

## 7. Direitos, obrigações e responsabilidades do operador

7.1 O Operador tem os direitos e obrigações estabelecidos no Capítulo V da Resolução ANP n. 881, de 8 de julho de 2022, observado o disposto nestas CGST.

7.2 O Operador operará a entrada e a saída dos Produtos nos tanques e tomará as medidas necessárias para permitir tal operação. Todos os recebimentos e entregas de Produtos serão providenciados pelo Carregador, sendo o Operador responsável somente pelo recebimento ou descarga dos Produtos em suas linhas dos cais, ou em outras linhas do Terminal, de ou para veículos, embarcações e vagões apontados pelo Operador como compatíveis com as suas instalações.

7.3 O Operador concorda em fornecer relatórios das recepções, entregas e estoques mensais para controle das quantidades de Produtos manuseadas e armazenadas no Terminal, assim como preparar certificados de entrega, se necessário.

7.4 O Carregador indicará uma inspetora independente contratada, às suas próprias expensas, para aferir a qualidade dos Produtos, para todas as recepções e entregas de Produtos de e para os tanques do Terminal. Para esse fim, o Carregador confere plenos poderes a essa inspetora para instruir o Operador, em seu lugar, quanto a qualquer procedimento relativo à manutenção da qualidade do Produto que se faça necessário, e para emitir laudos de conformidade e não conformidade relativos aos Produtos que estão sendo descarregados no Terminal.

7.5 O Carregador encaminhará ao Operador a solicitação de Serviço para o mês subsequente, até a data limite, para fins de elaboração da programação prévia e cômputo da capacidade de movimentação ociosa.

7.5.1 Caso o Carregador não encaminhe solicitação de Serviço ao Operador até a data limite, será considerado, para fins de cômputo da capacidade de movimentação ociosa, que o Carregador não fará uso da capacidade contratada.

7.6 O Operador fará o melhor possível para assegurar que as embarcações, caminhões ou vagões sejam carregados/d Descarregados no prazo mais favorável; porém, em nenhuma circunstância o Operador será responsável por qualquer cobrança referente a atrasos ou sobrestadas que possam ocorrer, ou por qualquer perda consequente de atraso, exceto se expressamente previsto no Contrato.

7.7 O Operador poderá se recusar a aceitar Produtos fora das especificações e normas aplicáveis ou a executar Serviços que possam causar perigo ou danos a pessoas, bens, edificações ou instalações de armazenagem ou, ainda, riscos ambientais.

7.7.1 O Operador poderá se recusar a receber Produtos que se enquadrem em qualquer das situações descritas na cláusula 8.6 e suas subcláusulas.

7.8 O Operador poderá, nas horas normais de operação do Terminal, permitir o acesso do Carregador - e das pessoas pelo Carregador autorizadas - ao local onde ocorre a prestação dos Serviços, contanto que todas as pessoas que estejam no Terminal, incluindo aquelas que estejam nas embarcações, veículos e trens estacionados e/ou ancorados ao longo do Terminal, observem estritamente e sigam as normas, regulamentos, formalidades, medidas e orientações fornecidos pelo ou em nome das autoridades ou do Operador.

7.9 O Operador poderá, a qualquer momento, negar o ingresso no Terminal de pessoas que sejam consideradas indesejáveis pelo Operador, bem como retirar tais pessoas do Terminal ou tê-las de lá retiradas.

## 8. Direitos, obrigações e responsabilidades do Carregador

8.1 O Carregador tem os direitos e obrigações estabelecidos no Capítulo VI da Resolução ANP n. 881, de 8 de julho de 2022, observado o disposto nestas CGST.

8.2 O Carregador deverá informar ao Operador todas as características dos Produtos a serem armazenados previamente ao início da prestação dos Serviços.

8.3 Com relação ao recebimento desde embarcações, vagões, caminhões-tanque, iso-tanques ou dutos, conforme o caso, o Carregador será responsável pelos Produtos até que estes ultrapassem a primeira flange de conexão das tubulações de recebimento do Terminal. No caso de entrega a embarcações, vagões, caminhões-tanque, iso-tanques ou dutos, conforme o caso, o Carregador será responsável pelos Produtos a partir do momento em que estes traspassem a última flange de conexão das tubulações de despacho do Terminal.

8.4 O Carregador será responsável, perante o Terminal e outros Carregadores, por todos os danos resultantes da armazenagem de seus Produtos no Terminal, desde 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 Carregador por parte do Operador.

8.5 O Carregador indicará, às suas próprias expensas, um Supervisor para inspecionar os tanques, dutos, equipamentos de bombeamento, instrumentos de medição e equipamentos auxiliares do Terminal, a fim de se assegurar de que o Terminal se encontra em condições de receber e armazenar os Produtos. Caso o Carregador não realize a mencionada supervisão previamente ao início do envio de Produtos ao Terminal, será considerado, para todos os efeitos, que o Carregador aprovou os tanques, dutos,

equipamentos de bombeamento, instrumentos de medição e equipamentos auxiliares do Terminal como aptos a receber os Produtos.

8.6 O Carregador se compromete e declara que o Terminal e suas instalações não serão utilizados para armazenagem e movimentação de produtos derivados do petróleo ou produtos petroquímicos, inclusive petróleo cru, ou quaisquer outros produtos que forem adquiridos, de propriedade ou controlados direta ou indiretamente por, ou para serem vendidos ou entregues a, indivíduos ou entidades, inclusive navios, que sejam objeto de congelamento de ativos ou sejam pessoas sujeitas a sanções (ou pessoas que sejam detidas ou controladas em 50% ou mais, ou que atuem em nome ou em benefício de, indivíduos detidos ou controlados em 50% ou mais por essas pessoas) em listas emitidas pela União Europeia, pelos Estados Unidos, pelas Nações Unidas e/ou qualquer outro país (em conjunto, as “Pessoas Listadas”), exceto no caso de produtos derivados do petróleo e petroquímicos venezuelanos adquiridos da Petróleos de Venezuela (“PdVSA”) ou de uma das controladas na qual ela detenha participação, direta ou indiretamente, igual ou superior a 50%, ou do Governo da Venezuela, incluindo quaisquer órgãos e entidades por ele controladas, caso no qual a Contratante declara e garante que nenhuma Pessoa Listada tem, direta ou indiretamente, qualquer direito de propriedade sobre o Produto que será armazenado no Terminal.

8.6.1 Operador não poderá armazenar Produto de Carregador que seja, por si ou por meio de qualquer administrador, diretor ou empregado envolvido direta ou indiretamente com o contrato de prestação dos Serviços, uma Pessoa Listada.

8.6.2 O Carregador e o terceiro interessado concordam em cumprir todas as normas dos Estados Unidos relacionadas a sanções econômicas e controle de exportações

8.6.3 O Operador reserva-se o direito de se recusar a receber, armazenar ou de qualquer forma movimentar qualquer Produto proveniente de qualquer Pessoa Listada.

8.6.4 O Carregador concorda em indenizar e manter o Operador indene e a salvo de qualquer dano, ação e custos causados por qualquer terceiro, inclusive, mas sem se limitar a, honorários advocatícios e quaisquer multas ou penalidades de autoridades relevantes, em decorrência de uma violação, pelo Carregador, de qualquer norma das Nações Unidas, União Europeia, Estados Unidos e/ou outras sanções e/ou normas de controle de exportação.

## 9. Condições para protestos(reclamações), de acordos e tempos de atendimento

9.1 O Carregador que desejar realizar uma reclamação/protesto no âmbito operacional e/ou de segurança do Terminal deverá encaminhar sua manifestação para o e-mail:

[recepcao.vix@otamerica.com](mailto:recepcao.vix@otamerica.com) contendo, além do relato do acontecimento, os dados de contato para retorno.

9.2 As reclamações/protestos no âmbito operacional e/ou de segurança serão analisados no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis.

9.3 A reclamação/protesto gerará um Relatório de Não Conformidade (RNC), em que constará a análise do Terminal diante da reclamação recebida, e será enviado como resposta para o Carregador, constando o plano de ação referente à reclamação, quando for o caso.

9.4 Caso não haja resposta ao RNC enviado dentro de 3 (três) dias úteis a reclamação/protesto será considerada encerrada.

9.5 Para reclamações/contestações de caráter comercial e demais assuntos, o contato deverá ser realizado pelo e-mail: [brasil@otamerica.com](mailto:brasil@otamerica.com)

9.6 Qualquer reclamação relativa ao Produto só será aceita enquanto o Produto estiver dentro das dependências do Terminal. Para os Produtos que ensejarem qualquer reclamação após a saída do Terminal deverá ser observado o disposto em Contrato.

## 10. Regras para solução de conflitos

10.1 Em caso de conflito na aplicação dessas CGST, Operador e Carregador deverão se engajar, de boa-fé, em tratativas amigáveis para superar a controvérsia, por período não inferior a 30 (trinta) dias.

10.2 Não havendo sucesso na negociação, Operador e Carregador deverão observar a cláusula disposta no contrato de prestação de Serviços quanto ao foro de solução de controvérsias.

## 11. Taxas, encargos, impostos

11.1 Não se encontram incluídos nos preços e tarifas praticados pelo Operador:

- a. Custos de inspeção e auditoria externa contratados pelo Carregador;
- b. Custos referentes à contratação de lançamento de Barreira de Contenção para operação de navios, a serem rateados proporcionalmente ao volume recebido/expedido de/por cada Carregador por dia de navio atracado;
- c. Custos correspondentes às tarifas portuárias;

- d. Qualquer tributo que incida ou venha a incidir sobre a operação de importação, inclusive, mas sem se limitar, ao imposto de importação, emissão de warrant e conhecimento de depósito;
- e. Tarifa para carregamento rodoviário (tarifa extra a ser acordada por tipo de caminhão a ser operado para expedição de produtos);
- f. Lastro operacional; e
- g. Seguro do produto.

11.2 Nos preços e tarifas praticados pelo Operador estão incluídos os valores referentes a PIS, COFINS E ISS, totalizando 14,25% de tributos sobre o valor dos serviços de armazenagem, movimentação e expedição de produto

11.3 O Operador se reserva o direito de reajustar imediatamente os preços e tarifas por ele praticados na hipótese de majoração das alíquotas tributárias incidentes sobre suas atividades, o que será objeto de prévia comunicação por escrito ao Carregador.

## 12. Seguros e exigências de garantias financeiras

12.1 O Carregador deverá manter às suas próprias custas um seguro para os Produtos que irá armazenar no Terminal, pelo prazo que durar o contrato/ prestação de serviços.

12.2 O Operador não contratará seguro para os Produtos do Carregador ou de terceiros.

12.3 A(s) apólice(s) do seguro deverá(ão) cobrir o que o Carregador entender como apropriado e necessário para cobrir danos ou perdas, a qualquer momento, de Produtos armazenados no Terminal.

12.4 Exceto se de forma diversa pactuada em Contrato, previamente ao início da prestação dos Serviços, o Carregador deverá apresentar fiança bancária, em garantia do fiel cumprimento dos Serviços contratados, fornecida por instituição bancária de primeira linha, ou seguro fiança emitido por seguradora de primeira linha, no valor correspondente a 1 (um) ano de prestação de Serviços.

## 13. Regras para solicitação de serviço, negativa de acesso e contestação à negativa de acesso

### 13.1 Solicitação de serviço

13.1.1 O terceiro interessado que não tiver contrato *take or pay* firmado com o Operador deverá encaminhar e-mail para [brasil@otamerica.com](mailto:brasil@otamerica.com), com o formulário de pedido de

acesso disponibilizado no site: [www.otamerica.com](http://www.otamerica.com), a fim de verificar a existência de capacidade no Terminal para receber o Produto nas datas desejadas.

13.1.2 Para que o Operador possa confirmar o pedido de acesso do Carregador, é necessário que esse atenda às exigências legais e de *compliance* do Operador, incluindo:

13.1.3 O terceiro interessado deverá possuir todas as licenças e autorizações ambientais e regulatórias exigidas pela legislação em vigor para operar o Produto que deseje movimentar no município de Vila Velha e no estado do Espírito Santo, bem como não ter restrições junto à autoridade portuária, à Secretaria da Receita Federal do Brasil, Secretaria de Estado de Fazenda do Espírito Santo, Secretaria Municipal de Fazenda de Vila Velha, ou quaisquer outras autoridades competentes.

13.1.4. O terceiro interessado não poderá ter restrições junto ao SERASA e deverá estar com todas as certidões negativas estaduais e municipais em dia.

13.1.5 O terceiro interessado deverá apresentar ao Operador os seus atos constitutivos e a documentação comprobatória dos itens 13.1.3 e 13.1.4, como condição prévia a ter a sua solicitação analisada, bem como a documentação comprobatória dos poderes da(s) pessoa(a) que o representará(ão) na celebração do contrato de prestação de Serviços.

13.1.6 O terceiro interessado deve solicitar ao Operador acesso ao Terminal por meio do instrumento para a solicitação de Serviço. A aceitação da solicitação de pedido de acesso não implica contratação, sendo certo que o início da prestação dos Serviços dependerá sempre de prévia assinatura de contrato escrito pelo Carregador, ainda que na modalidade SPOT (contrato com prazo a partir de 1 (um) mês até 1 (um) ano), e de declaração de que o Carregador aceita e cumprirá integralmente as disposições destas CGST.

13.1.7 Para fins de programação do Terminal, a data-limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de Serviço ao Operador do Terminal, a ser considerada na programação prévia do mês subsequente, é o dia 15 de cada mês.

13.1.8 Respeitados os contratos em vigor, o Operador analisará os pedidos de movimentação e armazenagem de acordo com a sua ordem de recebimento.

13.1.9 O Operador poderá requerer informações complementares do terceiro interessado, que deverá responder à solicitação em, no máximo, 2 (dois) dias úteis.

13.1.10 O Operador terá 3 (três) dias úteis após a data limite para responder às solicitações de Serviço formuladas até a data limite, podendo confirmá-las; confirmá-las propondo ajustes; ou emitir negativa de acesso.

13.1.11 Após a data limite, havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de Serviço por terceiro interessado, o Operador, em até 2 (dois) dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de serviço, poderá confirmá-la, propor ajustes, ou emitir negativa de acesso.

13.1.12 Caso o terceiro interessado não aceite, em até 1 (um) dia útil, os ajustes propostos pelo Operador, ele deverá emitir negativa de acesso.

13.1.13 O terceiro interessado se compromete e declara que o Terminal e suas instalações não serão utilizados para armazenagem e movimentação de produtos derivados do petróleo ou produtos petroquímicos, inclusive petróleo cru, ou quaisquer outros produtos que forem adquiridos, de propriedade ou controlados direta ou indiretamente por, ou para serem vendidos ou entregues a, indivíduos ou entidades, inclusive navios, que sejam objeto de congelamento de ativos ou sejam pessoas sujeitas a sanções (ou pessoas que sejam detidas ou controladas em 50% ou mais, ou que atuem em nome ou em benefício de, indivíduos detidos ou controlados em 50% ou mais por essas pessoas) em listas emitidas pela União Europeia, pelos Estados Unidos, pelas Nações Unidas e/ou qualquer outro país (em conjunto, as "Pessoas Listadas"), exceto no caso de produtos derivados do petróleo e petroquímicos venezuelanos adquiridos da Petróleos de Venezuela ("PdVSA") ou de uma das controladas na qual ela detenha participação, direta ou indiretamente, igual ou superior a 50%, ou do Governo da Venezuela, incluindo quaisquer órgãos e entidades por ele controladas, caso no qual a Contratante declara e garante que nenhuma Pessoa Listada tem, direta ou indiretamente, qualquer direito de propriedade sobre o Produto que será armazenado no Terminal.

13.1.13.1 O Operador não poderá armazenar Produto de terceiros interessado que seja, por si ou por meio de qualquer administrador, diretor ou empregado envolvido direta ou indiretamente com o contrato de prestação dos Serviços, uma Pessoa Listada.

13.1.13.2 O terceiro interessado concorda em cumprir todas as normas dos Estados Unidos relacionadas a sanções econômicas e controle de exportações.

13.1.13.3 O Operador reserva-se o direito de se recusar a receber, armazenar ou de qualquer forma movimentar qualquer Produto proveniente de qualquer Pessoa Listada.

13.1.13.4 O terceiro interessado concorda em indenizar e manter o Operador indene e a salvo de qualquer dano, ação e custos causados por qualquer terceiro, inclusive, mas sem se limitar a, honorários advocatícios e quaisquer multas ou penalidades de autoridades relevantes, em decorrência de uma violação, pelo Carregador, de qualquer norma das Nações Unidas, União Europeia, Estados Unidos e/ou outras sanções e/ou normas de controle de exportação.

## 13.2 Modelo de formulário, a ser emitido pelo operador, em caso de negativa de acesso

13.2.1 O formulário a ser emitido pelo operador em caso de negativa de acesso deverá atender ao modelo constante do Anexo A.

## 14. Regras para que o Carregador ceda a terceiro interessado sua capacidade de movimentação contratada

14.1 O Carregador que desejar ceder a terceiro interessado sua capacidade de movimentação contratada deverá informar previamente essa intenção ao Operador, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência da data de cessão pretendida.

14.2 O terceiro interessado deverá ser previamente avaliado e aprovado pelo Operador conforme estabelecido na cláusula 13.1.2, itens 13.1.2.1, 13.1.2.2 e 13.1.2.3, destas CGST.

14.3 A cessão de espaço para terceiro interessado deverá ter prazo máximo de 30 (trinta) dias, não podendo o Carregador ceder seu espaço pelo prazo integral do seu contrato de armazenagem.

14.4 O Carregador cedente deverá emitir documento de autorização informado o Operador acerca da cessão do espaço para o terceiro interessado, informando, Produto, volume e prazo da cessão, observado o disposto na cláusula 14.1.

14.5 O terceiro interessado deverá firmar contrato com o Terminal a respeito da cessão de espaço a ele disponibilizada pelo Carregador cedente, no qual se comprometerá a respeitar integralmente essas CGST.

14.6 O Carregador somente poderá ceder espaço ao terceiro interessado quando o Operador não possuir mais nenhuma capacidade disponível/ociosa para oferecer ao mercado.

14.7 Serão computadas ao Carregador todas as perdas e sobras de Produto durante a movimentação de Produto por terceiro interessado, que não terá qualquer pleito em relação ao Operador nesse tocante.

14.8 O Carregador deverá enviar a apólice de seguro ao Operador, atestando que possui o seguro necessário para cobrir os Produtos armazenados por terceiros interessados no Terminal.

14.9 O Carregador será solidariamente responsável com o terceiro interessado por qualquer perda ou dano ao Operador decorrente da cessão realizada, inclusive as decorrentes de ação ou omissão do terceiro interessado, bem como pelo pagamento dos preços e tarifas de todos os Serviços prestados pelo Operador ao terceiro interessado durante a vigência da cessão.

14.10 O Operador poderá recusar a cessão quando o Carregador cessionário (i) não apresentar tempestivamente a documentação necessária ao exercício da sua atividade, nos termos 13.1.2, itens 13.1.2.1, 13.1.2.2 e 13.1.2.3; (ii) o Produto a ser armazenado for distinto daquele objeto do contrato do Carregador cedente; ou (iii) o Carregador cessionário ou o terceiro interessado estiver inadimplente com o Operador.

14.11 O Carregador cedente se compromete e se responsabiliza, com relação ao terceiro interessado, em que o Terminal e suas instalações não serão utilizados para armazenagem e movimentação de produtos derivados do petróleo ou produtos petroquímicos, inclusive petróleo cru, ou quaisquer outros produtos que forem adquiridos, de propriedade ou controlados direta ou indiretamente por, ou para serem vendidos ou entregues a, indivíduos ou entidades, inclusive navios, que sejam objeto de congelamento de ativos ou sejam pessoas sujeitas a sanções (ou pessoas que sejam detidas ou controladas em 50% ou mais, ou que atuem em nome ou em benefício de indivíduos detidos ou controlados em 50% ou mais por essas pessoas) em listas emitidas pela União Europeia, pelos Estados Unidos, pelas Nações Unidas e/ou qualquer outro país (em conjunto, as “Pessoas Listadas”), exceto no caso de produtos derivados do petróleo e petroquímicos venezuelanos adquiridos da Petróleos de Venezuela (“PdVSA”) ou de uma das controladas na qual ela detenha participação, direta ou indiretamente, igual ou superior a 50%, ou do Governo da Venezuela, incluindo quaisquer órgãos e entidades por ele controladas, caso no qual o Carregador declara e garante que nenhuma Pessoa Listada tem, direta ou indiretamente, qualquer direito de propriedade sobre o Produto que será armazenado no Terminal.

## 15. Metodologia e critérios isonômicos para elaboração da programação

### 15.1 Programação de Navios tanques:

15.1.1 Com base nas informações recebidas, o Operador avaliará as características técnicas da embarcação e retornará ao Carregador com o aceite ou não para a operação com a embarcação. Caso a embarcação seja aceita, o Operador realizará o planejamento de acordo com a tancagem disponível contratada pelo Carregador. O planejamento deverá conter informações de berço para atracação, dutos e tanques que serão utilizados, Produtos e quantidades que serão movimentados em cada tanque.

15.1.2 É de responsabilidade do Carregador a contratação de armador, agência marítima e empresa inspetora de qualidade, tanto para embarque quanto desembarque de carga. A agência marítima deverá entrar em contato com o porto para agendar a embarcação e realizar o pagamento das taxas pertinentes cobradas pelo porto.

15.1.3 É responsabilidade do Operador informar à Secretaria da Receita Federal do Brasil os Produtos e quantidades movimentados por operação de carga ou descarga.

15.1.4 Ao final de cada operação as quantidades movimentadas por Produto serão contabilizadas de acordo com a natureza da operação, serão acrescidas ou descontadas do saldo fiscal do Carregador.

## **15.2 Programação de Vagões tanques:**

15.2.1 O Carregador deve informar via e-mail ao Operador que deseja realizar operação ferroviária, indicando a natureza da operação (carga ou descarga), quantidade de vagões e suas especificações técnicas, data prevista de chegada, produtos e quantidades a serem movimentadas.

15.2.2 Com base nas informações recebidas, o Operador indicará a disponibilidade para o Carregador com a data para a operação. Após isso, o terminal realizará o planejamento de acordo com a tancagem disponível contratada pelo Carregador.

15.2.3 É de responsabilidade do Carregador a contratação de transportador ferroviário e empresa inspetora de qualidade, tanto para carga como descarga.

15.2.4 O transportador deverá fornecer os Certificados de Arqueação dos vagões envolvidos na operação, para que seja possível a realização de consulta e cálculo do volume contido em cada vagão. Os certificados de Arqueação devem ser emitidos pelo INMETRO e devem estar dentro de seu período de validade.

15.2.5 Ao final de cada operação as quantidades movimentadas por Produto serão contabilizadas e de acordo com a natureza da operação, serão acrescidas ou descontadas do saldo fiscal do Carregador.

## **15.3 Programação com caminhões-tanque:**

15.3.1 Para realização de operação rodoviária, o Carregador deve previamente realizar o cadastro de transportadoras, veículos e motoristas que estarão envolvidos em suas operações, fornecendo os documentos específicos de cadastro informados pelo

Operador. Somente após aprovação e validação pelo Operador estes estarão autorizados a operarem dentro das dependências do Terminal.

15.3.2 Os motoristas indicados nas operações de carga devem passar por treinamento intitulado “Normas de Segurança”, que é fornecido pelo Operador dentro das dependências do Terminal e deve ser agendado previamente por e-mail.

15.3.3 A programação de carga ou descarga rodoviária será realizada pelo Carregador através do portal eletrônico do Operador. Nesta programação deverão ser indicados a natureza da operação (carga ou descarga), transportadora, veículos, motorista, Produtos e quantidades a serem movimentados. Os horários e datas disponíveis serão listados ao final da programação.

15.3.4 Os veículos deverão comparecer no PSL (Pátio de Sequenciamento Logístico) conforme data e hora agendada. A autorização de acesso ao Terminal é controlada de forma automática, de acordo com a disponibilidade de vagas internas.

15.3.5 O carregamento de veículos é realizado pelos próprios motoristas, previamente já treinados pelo Operador, e que possuam treinamento de NR-20 e NR-35.

15.3.6 A descarga de veículos será realizada pelo Operador do Terminal.

15.3.7 Ao final de cada operação, as quantidades movimentadas por Produto serão contabilizadas e, de acordo com a natureza da operação, serão acrescidas ou descontadas do saldo fiscal do Carregador. Para descarga de veículos, a contabilidade é feita através de balança rodoviária, e para carga de veículos a contabilidade é feita através de medidor volumétrico automatizado.

## 16. Vínculos operacionais

16.1 Porto de Vitória: Administração do porto, incluindo os berços 207 e 905, operados pelo Operador. No momento, o berço 207 encontra-se com as operações temporariamente suspensas: [www.portodevitoria.com](http://www.portodevitoria.com)

16.2 Agência Marítima: responsável pela circulação das informações essenciais entre todas as partes envolvidas no transporte marítimo, desde a chegada até a partida da embarcação: <https://www.fenamar.com.br>

Praticagem: serviço para efetuar manobras e pilotar navios dentro das zonas de praticagem, com assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos: <https://www.praticagem.org.br/>

16.3 Barreira de contenção: equipamentos utilizados preventivamente para minimizar o espalhamento de determinados produtos flutuantes e que não se misturam à água, contendo-os ou desviando-os, a fim de proteger áreas sensíveis, amenizar os impactos do incidente e/ou possível contaminação: <https://www.vitsea.com.br/>

16.4 Amarração da embarcação: serviço de amarração dos cabos da embarcação nos cabeços do berço de atracação, de acordo com o plano de amarração daquela operação: <https://ogmoes.com.br/>

16.5 Laboratório de Análise: serviço de análise da qualidade e especificação do produto a ser operado:

[www.intertek.com.br](http://www.intertek.com.br)

[www.sgs.com.br](http://www.sgs.com.br)

[www.sebold.com.br](http://www.sebold.com.br)

<https://www.bureauveritas.com.br/pt-br>

16.6 Emergência: serviço de prontidão de emergência no mar:

<https://bravante.com.br/>

16.7 VLI: serviço de transporte ferroviário de vagões tanques: [www.vli.com](http://www.vli.com)

16.8 Transportadoras rodoviárias: serviço de transporte rodoviário de caminhões tanques:

[www.simeira.com.br](http://www.simeira.com.br)

<https://transportadorafs.com.br/>

[Transportadora Calezani](#)

[Transportadora VSB](#)

[Transportadora Speed](#)

## 17. Requisitos para conexão dutoviária

### 17.1 Normas de segurança aplicáveis

17.1.1 Durante todo o transcorrer da operação, as embarcações deverão adotar as recomendações de segurança do ISGOTT, mantendo a bordo contingente de tripulantes suficiente para realizar com segurança as operações necessárias e atuar em casos de emergência, incluindo desatracação, se necessário.

17.1.2 Enquanto as embarcações permanecerem atracadas, não será permitida a operação de degaseificação de tanques.

17.1.3 O Operador poderá suspender as operações quando quaisquer regras de segurança forem violadas ou qualquer outra situação de risco for observada. O Operador poderá cancelar a operação, bem como solicitar a retirada do navio do píer, se verificar o desrespeito ou a inobservância das normas e regulamentos de segurança normalmente praticados nas operações de transporte marítimo, incluindo violações de segurança causadas pelo navio ou pela ação ou omissão de seus tripulantes.

17.1.4 Todas as embarcações aportadas no porto deverão manter rígido cumprimento das normas e regulamentos expedidos pelo Operador e por quaisquer autoridades governamentais locais quanto a incêndios, segurança e proteção do meio ambiente.

17.1.5 Verificado o descumprimento de tais normas ou regulamentos, o Operador poderá recusar a atracação ou encerrar a operação até que tal cumprimento seja atendido, ou poderá, se entender oportuno, ordenar que o navio desocupe o píer.

17.1.6 As despesas incorridas pelo Carregador com a retirada do navio do píer em razão do descumprimento das normas citadas nestas CGST serão de exclusiva responsabilidade do Carregador, não sendo o Operador responsável por qualquer ônus referente a um eventual atraso na operação.

17.1.7 Em caso de poluição ou risco de poluição causados pela embarcação ou pelo Carregador, o Carregador e o comandante da embarcação deverão tomar prontamente as medidas que se fizerem necessárias para prevenir ou mitigar a ocorrência de eventuais danos ou vazamento de produtos.

17.1.8 Independentemente da posterior apuração das responsabilidades, todos os envolvidos na operação do Terminal, inclusive o comandante das embarcações que estiverem atracadas deverá disponibilizar pessoal e recursos para combater a poluição. Na ausência de providências imediatas, o Operador poderá executá-las, mantendo o Carregador e o comandante da embarcação cientes das medidas adotadas e das ainda pendentes.

17.1.9 Todas as providências executadas pelo Operador na hipótese de ausência acima mencionada serão consideradas como autorizadas pelo Carregador ou pelo comandante da embarcação, conforme aplicável, até que o Operador receba uma confirmação de que a poluição foi sanada ou de que a autoridade ambiental competente entende que referidas providências não mais se fazem necessárias. Os custos incorridos pelo Operador com a execução das providências cabíveis para combate à poluição causada por embarcações serão de inteira responsabilidade do Carregador, que ressarcirá ao Operador os custos incorridos com as referidas providências, mediante comprovação do dispêndio, desde que comprovada a culpa exclusiva do Carregador e seus contratados. Em caso de culpa concorrente, os custos serão divididos proporcionalmente.

## 17.2 Relação da documentação a ser apresentada pelo interessado

17.2.1 O terceiro interessado deverá já ser uma empresa previamente autorizada pela ANP a operar com o Produto que pretenda armazenar no Terminal e deverá obter alvará de funcionamento da Prefeitura Municipal de Vila Velha e do Corpo de bombeiro do estado do Espírito Santo.

17.2.2 O terceiro interessado deverá encaminhar para prévia análise do Operador o EAR (Análise de Risco) e o PEI (Programa de emergência Individual) já aprovados e homologados pelo órgão ambiental do estado (IEMA).

17.2.3 O terceiro interessado deverá enviar para avaliação do o Operador documento contendo engenharia conceitual, explicitando o propósito da operação e os fluxos de movimentação e operação desejados.

17.2.4 O terceiro interessado deverá passar por prévia avaliação interna da área de *Compliance* do Operador e ser aprovado no sistema interno CMDB (*Contractor Management Data Base*), o qual assegura que a empresa cumpre todas as regras de segurança do Terminal e está apta a se tornar um parceiro de negócio, observando, inclusive, a Política de HSE e Política de Alcool e Drogas anexas a estas CGST.

17.2.5 Após análise interna e aprovação no *Compliance* e no *CMDB*, o Operador e o terceiro interessado negociarão um contrato de O&M (Operação e Manutenção) a fim de negociar a remuneração devida pela elaboração e execução do projeto, operação e manutenção da conexão dutoviária, respeitando, inclusive, o item III, do §3º do art. 29 da Resolução ANP 881/2022, que determina que o terceiro interessado deve providenciar antecipadamente os recursos financeiros necessários para que o Operador realize a conexão pretendida.

17.2.6 Deverão ser respeitadas as normas da autoridade portuária, além da aceitação integral de todos os itens destas CGST.

17.2.7 O terceiro interessado, no momento de comunicação ao Operador a respeito do interesse da conexão dutoviária, deverá informar o volume esperado de movimentação mensal, a fim de que o Terminal possa realizar uma avaliação interna para viabilidade desse volume, incluindo também a FISPQ do Produto e as condições de sua operação (temperatura, densidade, reação química, viscosidade).

## 17.3 Políticas

A Política de HSE e de Controle de Álcool e Drogas é parte integrante destas CGST como, respectivamente, Anexos B e C.

## Controle de versão do documento

<b>Data</b>	<b>Versão</b>	<b>Síntese das modificações</b>
01.10.2022	1.0	Aprovação e entrada em vigor

Pedido de acesso Nº	000-22	Empresa solicitante	XPTO LTDA	Data da negativa de acesso	01/10/2022
---------------------	--------	---------------------	-----------	----------------------------	------------

Requisição	Produto Solicitado	Capacidade Requerida	Disponibilidade desejada	Tempo de Contrato pretendido	Modal de entrada	Modal de saída	Origem do Produto

**JUSTIFICATIVA DE NEGATIVA DE ACESSO**

---

DARIO DI LUCA  
VP BRASIL



HSSE

DECLARAÇÃO  
DE POLÍTICA



**Oiltanking**



# DECLARAÇÃO DE POLÍTICA DE HSSE

## 1 APLICABILIDADE

Esta Declaração de Política se aplica à Oiltanking e suas subsidiárias em todo o mundo, incluindo as joint ventures.

## 2 INTRODUÇÃO

A HSSE faz parte do sistema de valores da Oiltanking e é parte integrante da nossa empresa. Temos o compromisso de gerenciar nossas operações e garantir a integridade dos ativos de maneira responsável e sustentável. Nós nos empenhamos para obter excelência operacional e desempenho exemplar em HSSE. Nosso objetivo é proteger as pessoas que trabalham conosco e as comunidades em que atuamos, por meio do cumprimento rigoroso de todas as leis e regulamentos aplicáveis. A aplicação eficaz dos nossos Sistemas de Gestão e processos associados nos permite ser um parceiro confiável para nossos participantes e fazer com que a nossa empresa cresça de forma sustentável.

## 3 RESPONSABILIDADES

A Gestão do Oiltanking é responsável por:

- tomar medidas para aderir a esta Declaração de Política
- garantir que as políticas das instalações e da fábrica não contradigam esta Política; e
- tomar medidas para garantir a disponibilidade e comunicar esta Política aos seus funcionários e todas as outras pessoas relevantes que trabalham sob nossa responsabilidade.

## 4 POLÍTICA DE SAÚDE, PROTEÇÃO, SEGURANÇA E MEIO AMBIENTE

Além da conformidade com as leis aplicáveis e requisitos regulamentares, nós buscamos os seguintes objetivos em estreita cooperação com nossos clientes, fornecedores e distribuidores:

- garantir que todas as atividades sejam conduzidas de maneira consistente com as diretrizes e padrões de saúde, proteção, segurança e meio ambiente da Oiltanking;
- garantir que as atividades comerciais sejam conduzidas de maneira a evitar danos aos clientes, funcionários, contratados, ao público, a outros participantes e ao meio ambiente;
- garantir total conformidade durante o manuseio, armazenamento, transporte, bem como um descarte seguro;
- proteger pessoas, ativos, propriedade intelectual e informações críticas de qualquer risco, dano ou perda:
  - comunicar-nos abertamente sobre a natureza das atividades, encorajar o diálogo e relatar o progresso
- sobre saúde, segurança, proteção e desempenho ambiental.

Para que isto seja possível, nós;

- definimos metas desafiadoras e medimos o progresso para garantir a melhoria contínua em nosso desempenho de HSSE;
- proporcionamos condições de trabalho seguras e saudáveis para nossos funcionários e contratados, ao mesmo tempo em que incentivamos a conscientização sobre os riscos e reduzimos os comportamentos de risco
- fornecemos informações, instruções e treinamento para permitir que nossos funcionários cumpram com a sua responsabilidade de estar em conformidade com esta política;
- fornecemos informações de HSSE adequadas para todos os contratados, clientes e outros que realizam trabalhos sob nossa responsabilidade
- protegemos nossos ativos e o meio ambiente, prevenindo ou minimizando o impacto ambiental causado por nossas atividades, processos e produtos, com base no projeto, manuseio e distribuição adequados, e promovendo o uso responsável e práticas de descarte;
- e implantamos práticas de gerenciamento que visam aprimorar a segurança em toda a cadeia de valor da indústria.

Em nossa jornada de melhoria contínua em direção à Meta Zero (nenhum dano às pessoas e ao meio ambiente), introduzimos os seguintes Princípios de Segurança que refletem nossas crenças e a maneira como aprimoramos nossa cultura de segurança e desempenho. Esses princípios fornecem uma orientação e uma base sólida para as decisões e ações de todos os funcionários e contratados.

### Princípios de Segurança

- Valorizamos a saúde e a segurança das pessoas e do meio ambiente acima de tudo.
- Todos os incidentes podem ser evitados.
- A gerência em todos os níveis é responsável pela segurança e deve liderar pelo exemplo.
- Nosso planejamento e treinamento visam a segurança.
- Todos cuidam uns dos outros, não importa para quem trabalhem.
- Todos têm autoridade para PARAR qualquer trabalho que não seja seguro.
- O comportamento seguro é reconhecido, afirmado e reforçado.
- Temos tolerância zero para violações de segurança.

A administração garantirá a implantação desta política com o apoio e envolvimento ativo esperado de todos os funcionários e contratados.

Hamburgo, 15 de fevereiro de 2021

**Matti Lievonen**  
Diretor Executivo de Oiltanking

**Dario Di Luca**

**Dario Di Luca**  
Vice-Presidente

**Hugleydson Thom**  
Gerente de Terminal



## Política de Proibição de Álcool e Drogas

A Oiltanking Terminais LTDA, pensando na saúde e bem estar de seus colaboradores, bem como a segurança de suas operações decidiu criar, implantar e publicar a sua "Política de Proibição de Álcool e Drogas".

É responsabilidade de todos os funcionários da Oiltanking Terminais LTDA, garantir a conformidade com esta política e assegurar que os seus subordinados cumpram com a mesma.

- 1 É proibido o porte e/ou consumo de bebidas alcoólicas dentro das instalações do Terminal.
- 2 É proibido se apresentar para trabalhar sob o efeito de álcool ou drogas.
- 3 A empresa poderá realizar testes de alcoolemia para verificar a conformidade dos trabalhadores com esta política, se considerar oportuno.
- 4 O não aceite à realização do teste é considerado como um sinal de suspeita e poderão ser tomadas ações disciplinares, de acordo com Regras Internas de Trabalho.
- 5 O não cumprimento desta política pode por em risco a própria vida e a dos outros, bem como o desempenho seguro das operações.
- 6 O não cumprimento desta política será considerado justa causa de demissão e está incluído nas Regras Internas de Trabalho.
- 7 Lembre-se que o interesse geral prevalece sobre o particular. Cada membro da empresa é responsável pela saúde e segurança de si mesmo e aqueles em torno dele. Ele é responsável por executar as suas funções respeitando as regras e práticas de trabalho seguro.
- 8 Os funcionários não devem consumir, vender, transferir ou possuir álcool, narcóticos, sedativos, estimulantes, alucinógenos, maconha ou outras drogas perigosas, ou estar sob seus efeitos quando da sua apresentação para trabalhar, durante as horas de trabalho ou durante sua estada no Terminal da Oiltanking Vitória ou em estabelecimentos, veículos, campos desportivos, eventos de representação em nome da empresa.

O Vice Presidente respaldará de maneira ostensiva e rigorosa aplicação desta política. Esperamos o apoio de todos os colaboradores e demais funcionários para que possamos ganhar a confiança permanente dos nossos clientes através de um desempenho excepcional em segurança e saúde.

Vila Velha, 22 de Setembro de 2020.

**Darío Di Luca**  
Diretor Executivo  
Oiltanking Terminais LTDA