



TFB – TERMINAIS FLUVIAIS DO BRASIL



INFORMATIVO DO PORTO.

EMITIDO PELA GESTÃO DO TERMINAL TFB EM 25 DE SETEMBRO DE 2016



SUMÁRIO

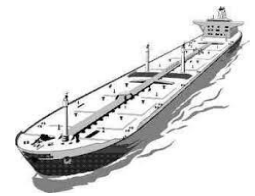
1.0 INTRODUÇÃO.....	05
2.0 AVISO LEGAL	05
3.0 DIREITO DE SUPENDER OPERAÇÕES.....	05
4.0 INFORMAÇÕES GERAIS	06
4.1. LOCALIZAÇÃO E GRÁFICO.....	06
4.2 SENSIBILIDADE AMBIENTAL..	08
4.3 CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DO NAVIO.....	08
4.4.HORA LOCAL.....	08
4.5 AGENCIAMENTO DO NAVIO.....	08
4.6 FUMO	08
4.7INFORMÇÃO IMPORTANTE DE CONTATO.....	09
5.0 INFORMAÇÃO METEREOLÓGICA.....	10
5.1 TEMPERATURA.....	10
5.2DIREÇÃO DO VENTO.....	10
5.3 VISIBILIDADE.....	10
5.4 ONDAS.	10
5.5 MARÉS E CORRENTES.....	10
6.0 COMUNICAÇÃO.....	11
6.1 PRÉ- NOTIFICAÇÃO DE CHEGADA.....	11
6.2 COMUNICAÇÃO & SERVIÇO DE TRAFEGO.	11
6.3COMUNICAÇÃO DO TERMINAL.....	11
7.0 NAVEGAÇÃO E OPERAÇÕES DE ATRACAÇÃO.....	12
7.1 SISTEMA DE SEPARAÇÃO DO TRAFEGO.....	12
7.2 PRÁTICAGEM.....	12
7.3 PESQUEIROS E OUTRAS EMBARCAÇÕES.....	12



7.4 REBOCADORES	12
7.5 ANCORADOURO	12
7.6 CRITÉRIOS DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÕES DE AMARRAÇÃO.....	12
7.6.1 ATRACAÇÃO (NA CHEGADA)	12
7.6.2 DESATRACAÇÃO (NA SAÍDA)	12
7.6.3 ARRANJO DE AMARRAÇÃO.....	13
7.6.4 CRITÉRIOS CLIMATICOS PARA OPERAÇÕES DE CARGAS.....	13
8.0 BERÇOS	14
8.1 CRITÉRIOS-LIMITE	14
8.2 EQUIPAMENTOS DE AMARRAÇÃO.....	15
8.3 MEIOS DE ACESSO AO PIER.....	15
8.4 GUINDASTES NO PIER/ENTREGA DE PROVISÕES.....	15
8.5 MANIFOLD DE CARGA.....	15
8.6 EQUIPAMENTO DE COMBATE À INCENDIO.....	16
8.7 SISTEMA DE PARADA DE EMERGÊNCIA (SIS)	16
8.7.1 SIS PROCEDIMENTO INICIADO PELO OPERADOR DO TERMINAL.....	16
8.7.2 SIS INICIADO PELO OPERADOR DA SALA DE CONTROLE.....	16
8.7.3 SIS INICIADO PELO NAVIO	17
8.8 EQUIPAMENTO DE COMBATE À POLUIÇÃO DO TERMINAL.....	17
9.0 PRECAUÇÕES GERAIS.....	18
9.1 PRECAUÇÕES CONTRA INCENDIO.....	18
9.2 PRECAUÇÕES CONTRA POLUIÇÃO.....	19
9.3 ESTABILIDADE, STRESS E COMPASSO DO NAVIO.....	20
9.4 REPAROS E MANUTENÇÃO.....	20
10.0 INFORMAÇÕES GERAIS.....	20
10.1 HORARIOS PERMITIDOS PARA ATRACAÇÃO.....	20
10.2 VAZÃO DE DESCARGA.....	20
11.0 OPERAÇÕES DE CARGA E LASTRO.....	20



11.1 SUPERVISOR TFB (LOADING MASTER)	20
11.2 OPERAÇÕES DE CARGA.....	20
11.2.1 REUNIÃO DE PRÉ-OPERAÇÃO E INSPEÇÃO.....	21
11.2.2 PROCEDIMENTO OPERACIONAL.....	22
11.2.3 OPERAÇÕES DE DESCARGA.....	22
11.2.4 CONDIÇÕES À SEREM OBSERVADAS DURANTE A OPERAÇÃO.....	22
12.0 DOCUMENTAÇÃO	24
13.0 ANEXOS	24
A. ARRANJO DE AMARRAÇÃO	00
B.LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA TERRA/BORDO (CHECKLIST).....	00



1.0 INTRODUÇÃO

TFB - TERMINAIS FLUVIAIS DO BRASIL, está localizado na cidade de Itacoatiara, estado do Amazonas, delimitado pelo Rio Amazonas. A TFB tem uma capacidade de armazenamento de combustível de 59.000 metros cúbicos, tipicamente transfere o combustível armazenado para outros pontos.

A empresa faz parte do grupo DISLUB EQUADOR.

Com referência à este informativo (aqui denominado o "Regulamento do Terminal") para "Terminal", "Estabelecimento", "Instalação", "Estação" ou qualquer uma destas palavras, significa coletivamente toda a propriedade real e pessoal, compreendendo a armazenagem de combustível da TFB, seja agora ou no futuro próximo, incluindo entre outros a base (complexo terra), passarela, cais, berços, tubulações, tanques de armazenamento, prédios, equipamentos, e todas as outras instalações oferecidas pela TFB, para lidar com derivados de petróleo e biocombustíveis, e realizar atividades relacionadas; bem como todas as outras instalações (sejam alugadas ou próprias ao longo do tempo) com a finalidade de e/ou relacionamento com o negócio da empresa, que inclui entre outros a, aquisição, construção, desenvolvimento, operação e manutenção da planta de armazenamento de combustível localizado na cidade.

Este regulamento, tem por finalidade fornecer informações aos armadores, operadores, gestores, afretadores e Comandantes de navios petroleiros, no que diz respeito às normas: de segurança, operacionais e condições gerais de serviços disponíveis no terminal.

Os valores corporativos TFB são:

- * **Segurança:** Ser líder de segurança de classe regional.
- * **Meio Ambiente:** Ser líder ambiental.
- * **Excelência Empresarial:** Através da excelência operacional fornecer serviço e atendimento diferenciado aos clientes, e público que utiliza nossas instalações.
- * **Pessoal:** Garantir equipes altamente qualificadas e motivadas de funcionários que estão fortemente comprometidos com o nosso sucesso e orientação futura.
- * **Comunidade:** Ser cidadãos corporativos valorizando a cidade de Itacoatiara - AM.

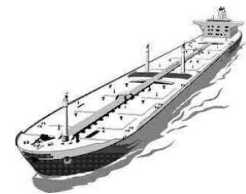
2.0 AVISO LEGAL

As informações contidas neste Regulamento, julgam-se corretas no momento de sua emissão; no entanto, a TFB não garante a precisão das informações e não se responsabiliza por qualquer dano, atraso ou perda resultante de qualquer imprecisão contidas aqui.

3.0 DIREITO DE SUPENDER OPERAÇÕES

Espera-se que o Terminal e navios operem de forma segura, não-destrutiva e ambientalmente amigável. A TFB reserva o direito de suspender as operações e proceder com a retirada de qualquer embarcação do Terminal nas seguintes circunstâncias:

- Por violação, ou não cumprimento com as orientações do terminal.
- Por defeitos associado aos navios, que podem apresentar riscos no, ou para o terminal.
- Quando o desempenho insatisfatório da embarcação, puder provocar ineficiência e restrições significativas sobre as operações do terminal.



- Se, por qualquer motivo, a segurança do Terminal, do pessoal, do ambiente ou da embarcação possa provocar preocupação.

Limitação da Responsabilidade

Para efeitos da presente seção, entende-se por:

"Reivindicações" significa quaisquer reclamações, demandas, danos, custos, despesas (incluindo, entre outros, honorários legais), multas, penalidades, perdas, responsabilidades, ações ou causas de ações, seja na lei ou na equidade.

O "Vessel Parties" (Parte Contratante) designa o navio, o seu Comandante, seus proprietários, seus afretadores, seus operadores, seus administradores, seus agentes, seus contratados e subcontratados ou os contratados e subcontratados de qualquer um deles (incluindo, entre outros, os práticos) e sua tripulação; o pessoal, os funcionários e qualquer pessoa que esteja a bordo desse navio vez ou outra; e, qualquer outra pessoa que entrar no Terminal, com a finalidade (direta ou indireta) de conduzir negócios com, ou em nome, da embarcação, o "Vessel Parties" (Parte Contratante) também os designa.

EM NENHUM CASO A TFB (seus empregados, funcionários, contratados ou agentes) SERÁ RESPONSÁVEL por sinistros ocorridos por parte do navio, incluindo, entre outros, no que diz respeito a lesões ou a morte de pessoas, ou danos e ainda destruição da propriedade, devido a qualquer causa, incluindo, sem limitação, negligência ou negligência grave da TFB, decorrentes direta ou indiretamente a partir de sua utilização pelas pessoas envolvidas do navio e do terminal, ou devido à recusa de carregar toda ou parte de uma remessa nomeada, atraso ou suspensão de carga e/ou outras operações.

Além disso, cada uma das partes do navio (armador, afretador, operador...) concordará em indenizar e eximir qualquer responsabilidade a TFB.

(a) Quaisquer alegações por/ou à respeito as partes envolvidas do navio; e

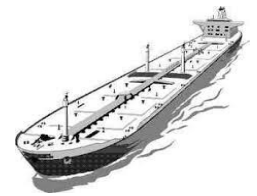
(b) Quaisquer alegações por/ou em relação a qualquer outra pessoa, resultantes direta ou indiretamente do uso pelas Partes envolvidas do navio, ou qualquer um, do Terminal, ou ainda devido à recusa de carregar/descarregar toda ou parte de uma remessa nomeada, atraso ou suspensão de carga/descarga ou de outras operações. Cada uma das partes envolvidas do navio concorda que, a obrigação de indenizar aqui contidas são conjuntas e solidárias.

4.0 INFORMAÇÕES GERAIS

4.1. Localização e Gráfico.

A TFB, a seguir denominado neste informativo como o Terminal, está localizada no rio Amazonas na posição aproximada de 3 ° 09'15, 88 "S e 58 ° 25 '84, 82" O.

A TFB atua há 3 anos, e é um terminal estratégico para atender a logística de combustível para a região. A unidade entrou em operação em 2013, e consiste de um terminal flutuante, suportado por 20 poitas de amarração. O Terminal flutuante possui 8 unidades de defensas tipo "Yokohama" alinhadas ao longo da estrutura, objetivando distribuir o peso da embarcação ao longo do cais.



Layout do Terminal

As linhas de cargas/descargas possuem uma válvula de bloqueio emergencial (bloqueio pneumático). As válvulas com diâmetros de 12” e 14 “, ficam localizadas no ponto intermediário entre o parque de tanques e o Cais flutuante.

Em situações emergenciais, o operador do Cais Flutuante, ou da sala de controle operacional, ao perceber queda de pressão ou vestígio de óleo no rio, bloqueará a operação de transferência.

A válvula leva aproximadamente 15 segundos para se fechar a partir de uma posição aberta o volume contido nesta linha é de 34,5 metros cúbicos.

Tancagem.

Tanque	Capacidade (m3)	Operacional Max (m3)	Operacional Min (m3)	Elevação (m)	Elevação no topo do Tanque (m)
1	10738	10114	472	15,15	15,37
2	5240	5000	235	15,15	15,25
3	5264	5000	233	15,15	15,24
4	5279	5003	235	15,15	15,30
5	5310	5002	245	15,15	15,37
6	5269	5003	240	15,15	15,29
7	5264	5003	235	15,15	15,25
8	5289	5002	235	15,15	15,31
9	2371	2242	122	12,8	12,83
10	2371	2241	121	12,8	12,83
11	5235	5003	238	15,15	15,30
12	5265	5001	238	15,15	15,27



4.2 Sensibilidade ambiental

O Rio Amazonas é o lar de uma grande variedade de vida selvagem, incluindo pássaros, peixes e mamíferos aquáticos. A proteção do meio ambiente é do interesse de todas as partes envolvidas e espera-se que os operadores de navios tornem isso uma de suas principais prioridades.

4.3 Critérios de Aceitação do Navio

Todos os navios nomeados para escalarem o terminal devem ser aprovados pelo Grupo TFB antes de serem aceitos no Departamento de Operações do Terminal.

Todos os navios que escalam o terminal devem cumprir integralmente todas as convenções internacionais aplicáveis, regulamentos e padrões da indústria aceitos, incluindo a mais recente edição do Guia Internacional de Segurança para os navios petroleiros e Terminais (ISGOTT).

O Terminal não tem instalações de recepção de lastro disponível. Petroleiros que escalam o terminal terão de ser capazes de satisfazer as exigências da Organização Marítima Internacional (OMI) Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL 73/78) Anexo 1, o Regulamento 13 (2) e / ou quaisquer alterações a mesma.

Todos os navios que escalam o terminal devem ser capazes de carga / descarga e aferição fechada. E, fornecer ao Terminal as indicações da interface de bordo / terra, incluindo a configuração do manifold, espaçamento de conexão e especificações de flange.

4.4. Hora Local

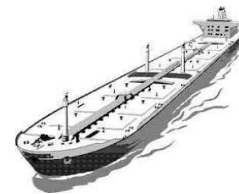
Horário padrão TFB, que é menos 4 em relação ao Meridiano de Greenwich (TMG).

4.5 Agenciamento do Navio

Petroleiros que escalam o terminal são obrigados a dispor da Agência Marítima – PETROBRAS em Manaus - como agente do navio.

4.6 Fumo

É estritamente proibido fumar em petroleiros atracados, no Pier e dentro da zona restrita do Terminal TFB, exceto nos espaços fechados a bordo do navio especificamente designados pelo Comandante como "Área de Fumanates".



4.7 Informação Importante de Contato

Entidade	Nome do Contato	Endereço de E-mail	Nr. De Telefone
Terminal			
Sala de Controle / Pier	Operador	tfb.operacoes@dislubequador.com.br	559235219321
Portão Principal de Segurança	Recepção		559235219300
Segurança do Pier	Operador 24 hrs		559235219316
PFSO	Adilson Nascimento	adilson.nascimento@dislubequador.com.br	5592994941201 5592991120991
Gerente	Helvio Queiroz	helvio.queiroz@dislubequador.com.br	5592992853656
Gerente de Operações	Adilson Nascimento	adilson.nascimento@dislubequador.com.br	5592994941201 5592991120991
Nr. De emergência.			559235219311
Serviços			
Agência Marítima de Manaus		agmanaus@petrobras.com.br	559236434300
Zona de Praticagem 1 UNIPILOT			559132230844 559132235077
Zona de Praticagem 2 Manaus Pilot		plantaio@manauspilots.com.br	559236646634
Zona de Praticagem 2 PROA Pilot		proa@proamanaus.com.br	559236240041 559235212073
Corpo de Bombeiros			5592193 5592994879536
Polícia			5592190 559235213190
Ambulância Local			5592192
Clinica Medica Local			559235214561
Nr. De Problemas Ambientais.			559291873313
Capitania			559235211131



5.0 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

5.1 Temperatura

As médias de temperatura do ar mudam ao longo do ano, com uma variação de 26 ° C no inverno e 37 ° C no verão. Os meses de Verão apresentam alto nível de umidade e condições ambientais duras de raios UV ; Por conseguinte, os membros da tripulação devem estar preparados usando um protetor solar adequado à pele.

5.2 Direção do Vento.

Classe eólica	Direção			% de ocorrência	Período do dia
1	0	45	N-NE	Raro	00:00-05:00
2	45	90	NE-L	58%	18:00-07:00
3	90	135	L-SE	42%	08:00-17:00
4	135	180	SE-S	Raro	10:00-11:00

5.3 Visibilidade

Durante os meses de fevereiro, março e abril (período chuvoso), a visibilidade pode ser reduzida mas não causa grande impacto à navegação.

5.4 Ondas

O Terminal está localizado em águas no interior do Estado do Amazonas - e não há variação significativa de ondas durante todo o período do ano.

5.5 Marés e Correntes

A variação de marés no Terminal é de aproximadamente 12 metros e ocorre a cada período de ½ ano seguindo o comportamento do Rio Amazonas - de dezembro a julho é um período de cheia e de agosto a novembro é um período de vazante.

A variação máxima da corrente do rio ocorre durante o período de cheia e pode aumentar 3,1 milhas como um limite médio.



6.0 COMUNICAÇÃO

6.1 Pré- notificação de chegada

Os Comandantes irão se comunicar com as autoridades locais, conforme indicado pela agência antes da chegada e fornecer as informações solicitadas e, devendo pelo menos.

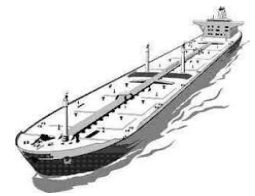
- Informar quaisquer requisitos em tempo hábil.
- O navio é obrigado a comunicar as informações indicadas antes da chegada. A falha em dar o aviso ou informações adequadas pode resultar no atraso da embarcação em receber o despacho para adentrar águas brasileiras.
- Informar o ETA diariamente à praticagem, como indicado pela agência marítima. Por gentileza, indicar se a hora é local ou TMG
- Espera-se que os navios atraquem do lado de fora do Pier. E as Barcaças-tanque do lado de dentro ou de fora quando disponível.
- Os seguintes documentos serão necessários no momento da chegada ao cais ou na ancoragem: despacho do último porto, Provisões do navio, Bens da tripulação, e lista de passageiros. IMO ou formulário da Empresa são aceitáveis.
- A embarcação terá que fornecer escada de acesso própria.
- Favor, notar que a Receita Federal brasileira pode ir a bordo do navio para uma revista aleatória. Certifique-se que os documentos de provisões do navio e bens da tripulação estejam corretos, pois podem auditar por isso também. Qualquer variação nesses documentos pode resultar em multa sendo emitido para o navio ou para a tripulação.
- Informar a quantidade de carga que tem a bordo, e o montante que será descarregado. Precisamos de uma cópia do conhecimento de embarque antes da chegada.

6.2 Comunicação & Serviço de Trafego

Para o tráfego e comunicação no rio Amazonas e na área circunvizinha do Terminal deve ser usado o canal de chamada geral 16. A TFB opera utilizando os canais 14 e 12.

6.3 Comunicação do Terminal

- A TFB mantém o controle pelo VHF no canal 16 antes da chegada da embarcação e muda para o Canal 14 ou 12 com a aproximação do navio ao Pier.
- Após a conclusão de atracação do navio, o Controle do cais (doca) irá acompanhar pelo VHF no Canal 14. E ainda como um meio secundário de comunicação a troca de informação verbal será formalizada.
- A praticagem fica de QAP pelo VHF no canal 16.



7.0 NAVEGAÇÃO E OPERAÇÕES DE ATRACAÇÃO

7.1 Sistema de Separação do Tráfego

Não há Sistema de Separação do Tráfego para o Terminal .

7.2 Praticagem

A praticagem é obrigatória para atracação e desatracação de navios petroleiros no Terminal TFB.

Enquanto as seguintes diretrizes são levados em consideração em relação à atracação e desatracação de navios no Terminal TFB, a decisão final caberá ao prático em consulta com o capitão do navio, bem como o Terminal, conforme apropriado.

7.3 Pesqueiros e Outras embarcações

As fronteiras da TFB são o lar de algumas embarcações de pesca.

7.4 Rebocadores

Referência para a operação de navios tanque:

É solicitado o uso de dois rebocadores azimutais desenvolvendo um mínimo de 75 toneladas de força de tração no total. Um rebocador pode desenvolver uma força de tração de no mínimo 35 toneladas desde que o outro forneça a diferença para chegar a 75 toneladas de força de tração.

Referência para a operação de balça tanque:

A atracação é normal usando um rebocador comum. A TFB normalmente fornece à barça atracação / desatracação com seu próprio rebocador para assegurar uma condição de operação segura.

7.5 Ancoradouro

No caso de o navio arrear ferro, a estação de embarque secundária ocorrerá na área de fundeio, que está, localizado a cerca de 1,2 milhas náuticas à Noroeste do terminal TFB.

O serviço de praticagem do Rio Amazonas está distribuído em zonas de competência, como segue:

- Zona ZP 1: Localizado entre a cidade de Fazendinha (posição aproximada 00 ° 03'05 "S e 051 ° 07 '02" O) e Itacoatiara (posição aproximada de 3 ° 09'15, 88 "S e 58 ° 25' 84, 82 " O);

- Zona ZP 2: Localizado entre Itacoatiara e Manaus (posição aproximada de 3 ° 08'07 "S e 59 ° 55 '09" O).

7.6 Critérios de Atracação e Operações de Amarração

7.6.1 Atracação (Na Chegada)

* Limites de Velocidade Máxima do Vento e Direção

- 25 nós à Nordeste do Pier

7.6.2 Desatracação (Na Saída)

* Limites de Velocidade Máxima do Vento e Direção

- 25 nós à Nordeste do Pier



7.6.3 Arranjo de Amarração

O lado externo do Cais flutuante é dedicado exclusivamente para atracar os navios petroleiros.

Aos navios tanque: Combinação de espias de amarração e cabos de aço não são preferíveis, mas aceitos sob a seguinte condição:

Os navios normalmente são atracados com o arranjo de amarração 2/2/2 /.

Os cabos conforme as orientações do equipamento de amarração OCIMF (Fórum Marítimo Internacional das Companhias Petrolíferas).

A combinação de espias de amarração e cabos de aço não são preferíveis, mas aceitos sob a seguinte condição:

- Cada conjunto individual de cabos de amarração é do mesmo tamanho e tipo (por exemplo, após o Spring devem ter dois cabos de aço ou dois cabos sintéticos. Um cabo de aço e um cabo sintético devem ser evitados. Além disso, a situação de ter, por exemplo, Springs avante e cabos de aço na popa deve ser evitado devido ao carregamento variável.)

- Os molinetes de amarração e tambores devem ser utilizados de acordo com o OCIMF (Fórum Marítimo Internacional das Companhias Petrolíferas).

O equipamento de amarração e amarras devem ser supervisionados regularmente.

- A uma certa distância do Pier, os Springs são lançados em terra primeiro para auxiliar o posicionamento do navio em conformidade com os mangotes.

- Lançante, través e espias à ré são enviados ao pier por bote.

- A retenida deve ser fixada por trás do elo das amarras (O elo feito à mão não é permitido para amarração no TFB).

- Um pequeno barco é usado para auxiliar com o retorno do lançante, través e espias de ré para o navio.

- Os operadores do Pier ajudarão a tripulação do navio no posicionamento da escada do navio.

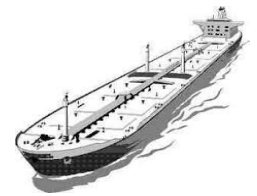
- Os operadores do Pier não vão embarcar no navio até que uma rede de segurança esteja devidamente posicionada e fixada de acordo com os padrões.

Balsas-Tanque: veja o arranjo de amarração do Terminal.

7.6.4 Critérios Climáticos para Operações de Cargas

As operações param e os mangotes são desconectados caso a velocidade máxima do vento seja superior a 25 nós. No entanto, a direção do vento e previsão do tempo serão levados em consideração antes de parar a operação e desconectar o mangote.

Em caso de tempestades elétricas a transferência de carga deve ser interrompida até que as condições meteorológicas normalizem.



8.0 BERÇOS



8.1 Critérios-limite

A seguir estão as limitações para embarcações que atracam no Terminal:

Para embarcações que atracam no lado de bombordo do Pier:

Calado Máximo: 36 m (período de cheia do Rio Amazonas)

Comprimento de Fora a Fora: 223, 8 m

Deslocamento Máximo: 84,000 toneladas de TPB

Comprimento Paralelo Mínimo: 32 m (distância entre as defensas)

BCM – De proa à manifold central – 120 m

Capacidade de absorção de choque das defensas: 1400 KN / m

Reação Nominal das defensas: 2653 KN/m

Dimensões das defensas: D = 2500 mm x C = 5500 mm

Velocidade Maxima para aproximação ao cais na atracação: 7 cm/s

Para embarcações que atracam no lado de boreste do Pier:

Calado Máximo: 20 m (período de cheia do Rio Amazonas)

Comprimento de Fora a Fora: 80 m

Comprimento Mínimo de Fora a Fora: 30 m

Deslocamento Máximo: 84.000 TPB

BCM – De proa à manifold central – 120 m

Capacidade de absorção de choque das defensas: 1400 KN/m



Reação Nominal das defensas: 2653 KN/m

Dimensões das defensas: D = 2500 mm x C = 5500 mm

Velocidade Máxima para aproximação ao cais na atracação: 7 cm/s

Nota: O Comandante do navio deve considerar os seguintes limites indicados para o acesso ao Terminal TFB:

Calado Máximo: 11, 5 m (limitado pela Autoridade Marítima Brasileira).

UKC (vão sob a quilha do navio): 1.0 m

8.2 Equipamentos de Amarração

O sistema de amarração é composto por ambos os lados do Pier com dez cabeços instalados no lado externo (Bombordo) do cais e onze no (estibordo) do berço interno. Os cabeços de amarração do lado de bombordo são de capacidade de 100 toneladas de tração e os nove cabeços de boreste são de 100 toneladas e dois de todos os cabeços são de capacidade de 30 toneladas de tração.

8.3 Meios de Acesso ao Pier

Nota: o terminal não fornece escada de acesso ao navio.

8.4 Guindastes no Pier/Entrega de Provisões

Não há guindaste montado no cais. O navio não está autorizado a receber todos os suprimentos a bordo durante a sua estadia no cais flutuante.

8.5 Manifold de Carga

- Cada manifold de carga é desenhado para atuar com cinco linhas de carga, simultaneamente, cada linha tem vazão de aproximadamente 1250 metros cúbicos / hora.
- O manifold de carga está equipado com uma flange 08 polegadas.
- São equipados com recursos de dreno para as manifolds do cais.
- Os manifolds de carga são conectados a dutos no diâmetro de 14 polegadas, que fornecem a carga para um modulo de armazenamento de 12 (doze) tanques, com o tanque mais distante localizado a cerca de 600 metros do cais.



8.6 Equipamento de Combate à Incendio

O cais está equipado para combater grandes incêndios. Linhas de 14", 04 motobombas, 14 pontos de extintores (42 unidades), 09 carretas de espuma e 09 derivações com canhões de hidrante.



8.7 Sistema de Parada de Emergência (SIS)

O terminal está equipado com válvulas de parada de emergência ativadas por ar comprimido (falha-fecha) que encerra o fluxo de combustível do ou para o Pier. Este sistema é ativado na sala de controle de operações do terminal.

8.7.1 SIS Procedimento Iniciado Pelo Operador do Terminal

- O operador do terminal entrará em contato com o navio e solicitará o encerramento imediato da descarga.
- O operador do terminal irá confirmar com navio para que descarga seja parada e entrará em contato com o operador da sala de controle para que isole o fornecimento de ar comprimido à válvula de fecho rápido e abrirá o sistema de válvulas de ar comprimido.
- O operador do cais irá isolar ou confirmar isolamento das válvulas de linha de carga.

8.7.2 SIS Procedimento Iniciado Pelo Operador da Sala de Controle

- O operador da Sala de Controle entrará em contato com o navio e solicitará encerramento imediato da descarga.



- O operador da Sala de Controle também entrará em contato com o operador do Pier para iniciar o SIS.
- O operador da Sala de Controle irá confirmar com o navio para que a descarga seja interrompida e isolar imediatamente o fornecimento de ar comprimido à válvula de fecho rápido e abrir o sistema de válvulas de ar comprimido.
- O operador da Sala de Operação irá isolar ou confirmar isolamento das válvulas de linha de carga.

8.7.3 SIS Iniciado pelo Navio

- O navio irá notificar imediatamente o operador da sala de controle sobre a Parada de emergência.
- O Operador da Sala de Controle irá isolar a válvula de fecho rápido e continuar com os isolamentos, conforme necessário.

8.8 Equipamento de Combate à Poluição do Terminal

Equipamentos de resposta a vazamento de combustível está prontamente disponível no local para lidar com pequenos derrames.

O Terminal TBF tem o seguinte equipamento de combate à poluição no local:

- Barreira flutuante – 235 metros;
- Almofada Absorvente – 216 cada;
- Barreira Absorvente– 468 metros;
- Kit de Skimmer Completo – 02 kits;
- Big Bag – 30 unidades;
- Manta absorvente – 13 caixas;
- Kit SOPEP – 02 kits.

Em caso de qualquer vazamento de carga, as operações devem cessar imediatamente e permanecerem paradas até que a causa do vazamento ou da descarga for corrigido.

O pessoal da TBF será notificado pelo navio de todos os vazamentos e derrames que tenham o potencial de contaminar o meio ambiente.

Em todos os momentos durante a permanência do navio neste terminal, um número suficiente de pessoal deve estar presente a bordo do navio e em terra para lidar com uma emergência de derramamento de óleo.

O sinal de emergência e procedimento de parada a ser utilizado pelo navio / terminal deve ser explicado e entendido antes de começar as operações de bombeamento.



No caso de um derrame em terra ou liberação de produto, os seguintes procedimentos devem ser seguidos:

- A primeira pessoa a descobrir o vazamento notificará imediatamente (pelo método pré-determinado de sinalização), tanto o pessoal da TFB quanto os oficiais superiores do navio para interromperem as operações de bombeio.
- Atividades de combate a derrames em terra é de responsabilidade do terminal e são coordenadas pela equipe de combate de emergência.
- Atividades de combate a derrames de navio são da responsabilidade do navio.
- É responsabilidade do navio garantir que os equipamentos de combate a vazamento adequados estejam prontamente disponíveis a bordo para mitigar os efeitos de um derrame.
- Remover todas as fontes de ignição (não fumar, labaredas, faíscas e chamas) próximo da área.

9.0 PRECAUÇÕES GERAIS

9.1 Precauções contra Incendio

Aparelhos de combate a incêndio a bordo do navio, incluindo todas as bombas de incêndio devem ser mantidos prontos para uso imediato.

Uma conexão internacional de incendio terra/bordo deve estar prontamente disponível.

O Terminal TFB está equipado com um sistema de distribuição de água capaz de apoiar as operações de combate a incêndios.

No caso de fogo no terminal ou a bordo do navio, os seguintes alarmes e instruções deverão ser seguidos;

Ação do navio para incêndios de bordo:

1. Apitos longos da buzina do navio, cada apito não menos de dez segundos de duração complementado por um som contínuo do sistema de alarme geral do navio.
2. Notificação imediata pelo canal de rádio portátil para o Operador do Pier pelo VHF canal 14.
3. Combater incêndios e impedir sua propagação.
4. Cessar todas as operações de carga e fechar todas as válvulas quando o bombeamento parar.
5. Preparar-se para desconecção do mangote.
6. Por maquinas em modo de espera.



Ação do Terminal para incêndios de bordo:

1. O operador da sala de controle ou do Pier notificará as autoridades sobre a emergência, indicando o nome, a localização e a natureza da emergência.
2. O operador da sala de controle irá ativar procedimentos de emergência internos e notificará o Corpo de Bombeiros, polícia e ambulância.
3. A Equipe de Emergência deve convocar todo o pessoal do terminal e atualiza-los.
4. A Equipe de emergência inicia uma chamada de emergência através do operador da sala de controle e verifica se há pessoal ferido ou desaparecido. Procurar determinar o estado de quaisquer feridos / desaparecidos.
5. Empenhar-se em garantir a segurança do terminal utilizando rebocadores (se imediatamente disponível) e equipamentos de combate a incêndio do terminal.
6. O operador da Sala de controle ou do Pier entrará em contato com o pessoal de plantão no telefone de emergência logo que possível através de procedimentos pré-determinados.
7. O gerente do Terminal verificará tanto com a sala de controle quanto com o navio para que todas as autoridades sejam notificadas do incidente.
8. Considerar a possibilidade de ajuda externa e / ou empresa de segurança militar para controlar o pessoal.
9. Monitorar a situação e avaliar o impacto sobre as operações no terminal.

Evacuação do Navio para o Terminal

Se o navio evacuar o pessoal em terra, esse pessoal terá de se reunir em uma zona de encontro localizado na área do estacionamento, ao lado do prédio administrativo.

Observações gerais sobre a área contra incêndio no Pier:

1. Estejam cientes de que qualquer situação de emergência na plataforma de descarga pode facilmente resultar em um derramamento. O pessoal auxiliar tem que estar preparado para responder ao derrame.
2. A tripulação do navio irá agir em caso de incêndios a bordo do navio.
3. Resposta médica de rotina ou Extrema Urgência a Emergência Médica a bordo do navio são acionados da seguinte maneira:

Entrarão em contato com o gerente do Terminal ou o Operador da Sala de Controle que entrará em contato para ter apoio em caso de Emergência, de Técnicos e / ou trazer a ambulância até o local.

9.2 Precauções contra Poluição

Dependendo da classe do produto uma barreira de contenção de óleo será colocada em torno do navio após a conclusão da atracação. Não há objeções de vento local para colocar a barreira se solicitado. O gerente de operações da TFB terá a decisão final.



Nota: A TFB não recebe resíduos sólidos provenientes do navio.

9.3 Estabilidade, stress e compasso do Navio

Espera-se que os navios que fazem escala no terminal operem com segurança em todos os momentos dentro dos limites prescritos de estabilidade, stress e compasso conforme documentado no manual de operações de carga de navio.

9.4 Reparos e Manutenção

Reparos e manutenções não são permitidos durante a permanência de embarcações nos berços.

10.0 INFORMAÇÕES GERAIS

10.1 Horarios Permitidos para Atracação

Em circunstâncias normais, o tempo máximo permitido para se permanecer atracado após a conclusão da operação de descarga será de 04 horas.

10.2 Vazão de Descarga

A vazão de descarga é limitada pela pressão de linha medida na sala de controle do Pier.

A pressão não pode exceder 7 kgf / cm².

11.0 OPERAÇÕES DE CARGA E LASTRO

11.1 Supervisor TFB (Loading Master)

O supervisor TFB (Loading Master) deve:

- Comparecer para atracação do navio, conexão de mangote, operação de descarga inicial, desconexão do mangote e desatracação do navio.
- Instruir o pessoal do Pier quando for para abrir a valvula do Manifold.
- Garantir que o pessoal do Pier esteja em contato no rádio e conheça a localização da sala de controle do navio, antes de deixar o local.
- Discutir com o prático e o capitão do navio quaisquer preocupações sobre as condições do tempo para a desatracação do navio.
- Estar de prontidão durante toda a operação.

11.2 Operações de Carga

- Levantamento/Inspeção de carga tem de ser concluído antes do início da descarga.
- A descarga tem de começar com uma vazão reduzida até que o recebimento da carga seja confirmado no tanque terra.
- Em nenhum momento durante a operação de descarga a pressão da Manifold pode exceder 7 kgf / cm².
- O pessoal do Pier estará de prontidão próximo a Manifold do navio durante o início da descarga e será posicionado no Pier durante toda a operação.



- Após a conclusão da descarga, o pessoal do pier irá drenar a carga do mangote para um tanque de carga designado em terra.

- Após a conclusão da carga, o pessoal do pier irá drenar a carga do mangote para um tanque de carga designado a bordo.

A TFB opera com linhas dedicadas e independentes para carga e descarga de produtos.

A drenagem do mangote deve ser feito logo após o termino da carga ou descarga.

Os navios tanque que utilizam o Terminal devem cumprir os procedimentos e precauções de carga e manuseio de lastro, tal como recomendado na última edição do ISGOTT entre outros.

Todas as linhas de carga estão equipadas com válvula de bloqueio duplo localizado na via intermediária.

Nota:

- 1) As linhas de carga dedicadas à transferência para a barcaça estão equipadas com válvula unidirecional.
- 2) As linhas de carga dedicadas à transferência para navios tanque não têm uma válvula unidirecional e podem ser usadas em ambas as direções.

11.2.1 Reunião de Pré-Operação e Inspeção

Antes de quaisquer operações de carga ou de lastro começarem, uma reunião pré-operacional será realizada entre o Supervisor e também o comandante da embarcação e/ou seus funcionários encarregados da operação de carga e lastro.

O objetivo desta reunião pré-operacional é:

1. Concordar com os procedimentos para garantir o cumprimento mútuo da lista de verificação de segurança terra/bordo (CHECK LIST).
2. Preencher e assinar a documentação aplicável contidas nesta guia.
3. Discutir quaisquer deficiências decorrentes da Lista de verificação de segurança terra/bordo (Check List) e chegar a um acordo sobre quaisquer precauções adicionais necessárias.



Nota: O Terminal reserva-se o direito de recusar a descarregar um navio-tanque se quaisquer deficiências substanciais permanecerem sem solução.

4. Acordar processos de coleta de amostras de carga, medição, medição de resíduo e, se necessário, as amostras de lastro.
5. Chegar a um acordo sobre o plano de descarga, que deve incluir:
 - Quantidade e tipo de produto à ser descarregado.
 - Vazão de descarga.
 - Procedimentos e Vazões de Lastro/Delastro.
 - Procedimentos de Emergência.
6. Concordar com comunicações a serem utilizadas durante a operação. A comunicação deve ser de pelo menos a cada 60 minutos e mais frequentemente a medida que a situação exigir.
7. Acordar em procedimentos de conexão/desconexão.

11.2.2 Procedimento Operacional

O Supervisor irá, ocasionalmente, testemunhar os tanques do navio / medições / água / temperaturas / amostras conforme apropriado para a operação.

O Terminal é responsável por conectar/desconectar o mangote e drenar uma seção do manifold.

O navio é responsável pela drenagem de sua manifold e sua seção.

11.2.3 Operações de Descarga

Os procedimentos a seguir se aplicam às operações de descarga:

1. Antes que a descarga comece, o Terminal deve confirmar se o navio está pronto em todos os aspectos, se os sistemas do navio estão corretamente alinhados, e se um representante do terminal está no pier e outro na sala de controle.
2. O navio deve assegurar que as válvulas de descarga e válvulas de suprimento de gás inerte estejam corretamente alinhados e que um tripulante responsável esteja de prontidão próximo a manifold e verificar se a carga está sob cobertura de gás inerte.
3. O navio deve avisar o Terminal quando se der início a descarga à baixa vazão (conforme acordado na reunião pré-operacional).
4. O terminal deverá informar o navio quando for confirmado o recebimento de carga.
5. O Terminal deve avisar o navio de quando a vazão poderá ser elevada.
6. Durante a descarga, o navio deve informar o Terminal de oscilações na vazão, de status de operações de estripagem e do status das operações de lastro.
7. O navio deve avisar o Terminal sobre a vazão de descarga e hora de conclusão prevista.

11.2.4 Condições à serem observadas durante a Operação



Os representantes do terminal e do navio devem verificar os itens relevantes sobre a lista de verificação de segurança terra/bordo (Checklist) em intervalos não superiores ao que foi acordado na declaração. Qualquer condição insegura deve ser imediatamente comunicado à outra parte e as operações suspensas até que seja corrigida.

Além dos procedimentos e precauções como recomendado na última edição do ISGOTT, é necessário o seguinte para os navios que descarregam no terminal:

- a) Um oficial, equipado com um rádio portátil intrinsecamente seguro, deve estar posicionado perto da estação de controle da carga principal em todos os momentos.
- b) A ventilação dos tanques de carga pode ser efetuada somente através dos procedimentos de ventilação fixos do navio.
- c) As portas de Medição, sondagem e a de observação devem ser mantidas bem fechadas.
- d) As válvulas de mar conectadas ao sistema de carga ou de esgoto devem ser selada na chegada.
- e) Os carretéis para conexão dos sistemas de carga e lastro de navios SBT devem ser desconectados e arrumados em seus devidos lugares.
- f) A limpeza do tanque não é permitido, além da estripagem.
- g) A tripulação do navio é responsável por manter presença na manifold do navio em todos os momentos durante as operações de descarga.
- h) Lastro sujo não pode ser descarregado no rio ou enviado para terra



12.0 DOCUMENTAÇÃO

Lista de documentos aplicáveis à serem preenchidos e assinados antes do início das operações de carga, durante a reunião de segurança de pré-transferência:

Carta de Intenções de Segurança Terra/Bordo;

Lista de verificação de segurança terra/bordo TFB (Checklist);

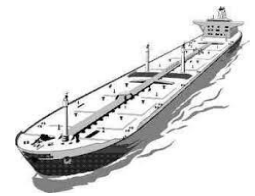
Formulário de aceitação para o descarregamento de navios petroleiros ;

Comunicado de transferência Terra/Bordo;

Informações de Proteção e Segurança;

Comunicação de Segurança Terminal –Navio;

13.0 ANEXOS



TFB

CARTA DE INTEÇÕES DE SEGURANÇA TERRA/BORDO

Empresa: _____ Terminal: _____

Nome do comandante: _____ Navio: _____

Data: _____

PORTO: Terminal TFB

Prezados:

A responsabilidade pela condução segura das operações, enquanto o seu navio estiver na TFB juntamente com você, comandante do navio, e com o representante responsável pelo terminal. Desejamos, portanto, antes que as operações comecem, buscar sua plena cooperação e compreensão sobre os requisitos de segurança previstos na lista de verificação de segurança terra/bordo (Checklist), que se baseia em práticas seguras amplamente aceitas pelas indústrias petrolíferas e transportadoras .

Esperamos que você, e tudo sob o seu comando, cumpram rigorosamente a esses requisitos durante a estada de seu navio, juntamente com este terminal e, quanto a nós, iremos garantir que nosso pessoal faça o mesmo, em cooperar plenamente com você no interesse mútuo de operações seguras e eficientes.

Antes do início das operações, e de vez em quando, posteriormente, para a nossa segurança mútua, um membro do pessoal do terminal, quando apropriado em conjunto com um oficial responsável, fará uma inspeção de rotina de seu navio para garantir que as perguntas sobre a lista de verificação de segurança terra/bordo (Checklist) estão sendo geridos de uma maneira aceitável. Onde ações correctivas forem necessárias, não vamos concordar com operações que comecem ou, caso tenham sido iniciadas, vamos pedir que sejam interrompidas.

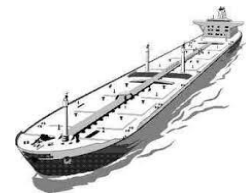
Da mesma forma, se você considerar que a segurança está sendo ameaçada por qualquer ação por parte do nosso pessoal ou por qualquer equipamento sob nosso controle você deve exigir a cessação imediata das operações.

Por favor acusar a recepção da presente carta assinanda e devolvendo a cópia em anexo:

Representante do Terminal:	Comandante do Navio:
Nome:	Nome:
Função/Título:	Nome do Navio:
Assinatura:	Assinatura:
Nr Telefone.:	Nr Telefone.:
Canal VHF:	Canal VHF:

Data: _____

Hora: _____



FORMULÁRIO DE ACEITAÇÃO PARA O DESCARREGAMENTO DE NAVIOS PETROLEIROS

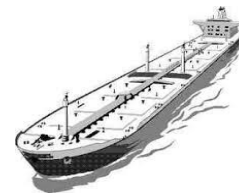
1. As instalações neste terminal estão equipados com válvulas de retenção para as operações de carga de balsas, para operações de descarga de navios, nao dispõe de valvula de retenção. Se as bombas são desligadas durante a descarga, As válvulas do manifold da embarcação devem ser fechadas.
2. Todo esforço deve ser feito para garantir que ambos os manifods de carga contenham produto na conclusão da descarga.
3. A pressão máxima de descarga não exceder 7 Kgf / cm2 em nenhum momento. Vazões de descarga deverão ser suficientes para garantir que a descarga seja concluída dentro do prazo acordado.
4. O representante do navio é obrigado a dar 4 (quatro) horas de antecedência do termino da descarga para o gerente do terminal TFB.

Nome do Navio: _____

Imediato: _____

Representante TBF: _____

Data: _____



TFB

COMUNICADO DE TRANSFERÊNCIA TERRA/BORDO

Nome do Navio: _____

Terminal: TBF

Data da Chegada: _____ Hora da Chegada: _____

As comunicações terra/bordo na TFB serão em Inglês para as bandeiras não brasileiras e em Português para bandeiras brasileiras.

E, de acordo com os requisitos dos regulamentos aprovados nos termos locais, nomeados, o Regulamento para a Prevenção de Poluição por Navios e de produtos químicos perigosos, o supervisor de uma operação de transferência a bordo de um navio deve assegurar que os procedimentos de transferência são estabelecidos com a concordância do supervisor de operações na instalação de descarga com respeito a:

Sinais de comunicação para a operação de transferência, incluindo:

- (A) Prontidão para início de transferência;
- (B) Início de transferência;
- (C) Abrandamento de transferência;
- (D) Prontidão para fim de transferência;
- (E) Parada de transferência;
- (F) Parada de emergência de transferência; e
- (G) Fechamento de emergência de transferência.

Supervisor do Navio: _____

Supervisor do Terminal: _____



TFB

INFORMAÇÕES DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

Todos os visitantes deverão ser identificados na entrada do terminal e ao completarem serão familiarizados com orientações do local. Os visitantes devem ser acompanhados por um representante TFB quando no local e será necessário que passem pelo processo de orientação no local a cada 2 anos.

A orientação também envolve ver um vídeo de segurança breve e preenchimento de um formulário de orientação. O acesso a áreas além do Pier é proibida a menos que o Oficial de Segurança conceda a permissão. Todas as pessoas que entram devem respeitar a segurança da TFB, saúde, normas ambientais e de segurança.

Equipamento de proteção pessoal

Todas as pessoas que entram no Pier flutuante devem usar um capacete, botas de segurança, óculos de segurança e um colete reflector ou equivalente. Dispositivos de Flutuação Pessoal ("DFP's") são obrigatórios em qualquer lugar no cais

Limite de Velocidade

Todos os sinais de trânsito e limites de velocidade devem ser obedecidos e não é permitido na área operacional. O limite máximo de velocidade no local é de 15 km / h.

Sistema de Concessão de Segurança no Trabalho.

A TFB utiliza um " Sistema de Concessão de Segurança no Trabalho " no local. Todos os trabalhos não - operacionais requerem uma autorização para executar trabalho com segurança no terminal.

Veículos

Todos os veículos que entram nesse Terminal estão sujeitos a busca. Veículos não são permitidos em áreas operacionais sem permissão do gerente da TFB . Se a permissão for concedida, os veículos devem ir para o estacionamento designado. Os veículos devem ser trancados quando deixados sem supervisão. Nesse local os veículos de trabalho devem ter sistema de alarmes funcionais. Todos os veículos devem estar em boas condições de funcionamento.

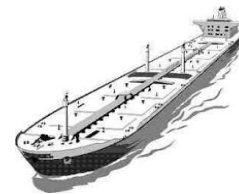
Por exemplo, não deve haver vazamentos no escape, vazamentos de óleo, etc. O proprietário deve remover os veículos do terminal antes que o navio se afaste.

Proibições

Brincadeiras, brigas, jogos de azar, furto e aliciamento são proibidos.

Regras para os Fumantes

É proibido fumar no Terminal. O comandante do navio pode designar áreas para fumantes a bordo do navio.



Álcool / Drogas

Álcool e drogas ilícitas são proibidos no Terminal. Qualquer pessoa que seja comprovadamente encontrada sob a influência, ou na posse, seja de álcool ou drogas será recusada a entrar e / ou será retirada do local.

Armas de fogo / facas

O uso ou posse de armas de fogo no Terminal é estritamente proibido para qualquer pessoa que não seja oficial uniformizado de agências de aplicação, tais como a Autoridade Policial.

Planilhas com Dados de Segurança de Materiais (MSDS)

As Planilhas com Dados de Segurança de Materiais estão disponíveis no Terminal mediante solicitação.

Área Restrita

Os procedimentos de controle de acesso têm sido postos em prática para tentar controlar que nenhuma pessoa de fora ou não autorizada no Pier possa ter acesso ao navio enquanto este estiver atracado. O cais, incluindo todos os prédios e equipamentos localizados nele, são parte da área restrita. A cerca da área restrita age como uma segunda linha de defesa para controlar um raio de 600 metros (600m) a partir da localização do navio.

Segurança

Segurança Marítima ("MARSEC") Os níveis informam a comunidade marítima e ao público do nível de risco para os elementos marítimos do sistema de transporte nacional. O Nível MARSEC será designado pela Transport Canada e irá determinar o nível de segurança para as instalações.

MARSEC Nível 1 –Nível operacional normal para a segurança.

MARSEC Nível 2 –Risco acrescido de incidente de segurança no transporte. Há alguma ameaça identificada, mas nenhum alvo específico.

MARSEC Nível 3 –Um incidente de segurança de transporte é provável ou iminente.

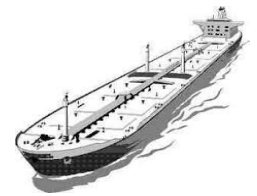
Todas as pessoas que entrem nas instalações são obrigadas a terem identificação positiva (crachá). Todas as pessoas devem completar o registro de entrada do terminal antes de entrar ou sair.

Nota: O comandante deve informar todos os membros da tripulação sobre as informações de Segurança antes de permitir que tenham acesso ao Terminal.

Representante do Terminal:	Comandante do Navio:
Nome:	Nome:
Função/Título:	Nome do Navio:
Assinatura:	Assinatura:

Data: _____

Hora: _____



TFB

INFORMAÇÃO DE DESCARGA

Nome do Navio: _____

Data de Chegada: _____ Hoara de Chegada _____

Número de linha de carga a ser utilizado: _____ Tamanho da Conexão de Terra _____

Tamanho da Linha de Tanques _____ 0.46m (18") _____

Tanques Terra a serem Utilizados: _____ Tanques de Bordo _____

 Quantidade Total de Produto a ser Descarregado: _____ m³ @20°C

O complemento da descarga será por: Terra/Bordo

 Vazão Máxima de Descarga (aproximada): _____ m³/hr

 Pressão de descarga normal: _____ Kg/cm²

 Pressão máxima de descarga: _____ Kg/cm²

Temperatura do produto durante a descarga: _____ °C

Temperatura do produto durante o complemento/estágio de estripagem e de descarga: _____ °C

Tempo mínimo de fechamento da: Válvula SIS do navio: Válvula SIS de Terra: 15 segundos

Informações da Bacia de Tanques:

Tanque	Capacidade (m ³)	Operacional Max (m ³)	Operacional Min (m ³)	Elevação (m)	Elevação no Topo do Tanque (m)
1	10738	10114	472	15,15	15,37
2	5240	5000	235	15,15	15,25
3	5264	5000	233	15,15	15,24
4	5279	5003	235	15,15	15,30
5	5310	5002	245	15,15	15,37
6	5269	5003	240	15,15	15,29
7	5264	5003	235	15,15	15,25
8	5289	5002	235	15,15	15,31
9	2371	2242	122	12,8	12,83
10	2371	2241	121	12,8	12,83
11	5235	5003	238	15,15	15,30
12	5265	5001	238	15,15	15,27

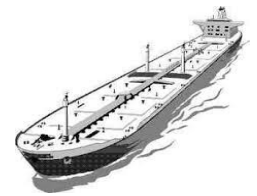


Gerente Operacional da TFB:

Nome: _____ Assinatura: _____

Operador Responsavel do navio:

Nome: _____ Função: _____ Assinatura: _____



TFB

MEIO DE COMUNICAÇÃO TERRA/BORDO

	NAVIO	TERMINAL
	SIM/NÃO OU COMPLETAR OS CAMPOS APROPRIADAMENTE	
1. MARSEC Nível de Operação (1, 2 or 3) Se o navio estiver operando sob os níveis 2 ou 3 da MARSEC o FPSO ou o Gerente de plantão deve ser informado.		
2. Numero do Certificado de Segurança Terra/Bordo Validade: Entidade emitente:		
3. Meios de Desencadear o alarme (Canal UHF/VHF)		
4. Sistema de Alerta de Segurança do Navio		
5. Terra/Bordo deve comunicar imediatamente qualquer não-conformidade de segurança/violação/etc.		
6.Procedimentos para identificação e rastreio dos seguintes:		
(A) Passageiros		
(B) Tripulantes		
(C) Visitantes		
(D) Bagagens		
(E) Provisões do Navio		
(F) Veículos		
7.Existe um requisito para declaração de segurança? Se sim, entrar em contato com o Gerente ou FPSO de plantão:		
Se tal requisito for exigido, indicar o motivo:		
8.Existem procedimentos de emergência de segurança documentado?		



Representante do Terminal		Oficial de Segurança do Navio ou Designado	
Nome		Nome	
Função		Assinatura	
Nome da Instalação		Nome do Navio	
Data:		Data:	

