



INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

Terminal Information Booklet (TIB)

Terminal Aquaviário de Vitória -
(TEVIT/TGL)
Vitória, ES.

TERMINAL DE VITÓRIA

Endereço Completo da Gerência do TEVIT: Rodovia ES-010, Km 60, s/n – Barra do Riacho – Aracruz
- ES

Telefone: (55 27) 3194-4153

Contatos

Organização	Horário	Contato	E-mail	Telefone (55 27)	VHF/ UHF Canal de Chamada	VHF / UHF Canal de Conversação
Centro de Controle de Operações Terminal (CCO)	24 horas	Operador TEVIT / TGL	operacaotevit@transpetro.com.br	9.9507.6670 9.99431439	16	15
Coordenação		Gerente de Operações	marco.vieira@transpetro.com.br	9. 9718.1831	16	15
Terminal		Gerente de Operações	marco.vieira@transpetro.com.br	9. 9718.1831	16	15
Comandante do Porto	08:20 às 15:00 (segunda a quinta) 08:20 às 11:30 (sexta feira)	Capitania dos Portos do ES	-	9. 2124.6500	16	11

Tabela 1

INTRODUÇÃO

Este Port Information foi elaborado pela Petrobras Transporte S.A. (**TRANSPETRO**) que opera o Terminal de Granéis Líquidos – TGL, também conhecido como Terminal Aquaviário de Vitória – TEVIT.

Nele são apresentadas as informações essenciais aos navios que demandam operar no terminal. É distribuído às partes interessadas do Porto Organizado e Autoridades Nacionais. O Port Information é apresentado nas versões em português e inglês.

As informações contidas nesta publicação destinam-se a suplementar, nunca substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais.

Deverão ser considerados os perigos à navegação e de colisão com as instalações portuárias ou outras embarcações operando nas proximidades, bem como as limitações das embarcações envolvidas.

O Terminal se reserva ao direito de alterar quaisquer informações operacionais aqui apresentadas, sem prévio aviso.

A **TRANSPETRO** analisará quaisquer sugestões, recomendações ou correções aos assuntos aqui abordados, visando melhorar o conteúdo. Caso seja encontrada informação equivocada que precise ser corrigida, favor entrar em contato:

Gerência dos Terminais Aquaviários do Espírito Santo

Rodovia ES-010, Km 60, s/n
Barra do Riacho – Aracruz – ES, CEP 29197-554

Petrobras Transportes S/A - TRANSPETRO

Av. Presidente Vargas, nº 328, Centro.

CEP 20091-060, Rio de Janeiro – RJ.

A versão mais recente deste Port Information e dos demais Terminais da **Transpetro** podem ser obtidas por meio do seguinte endereço:

<https://transpetro.com.br>

[Informações Portuárias | default](#)

Sumário

1.	Procedimentos de Emergência.....	9
1.1.	GERAL.....	9
1.2.	DESCRIÇÃO GERAL DA ORGANIZAÇÃO DE COMBATE A EMERGÊNCIAS.....	9
1.3.	SERVIÇOS LOCAIS DE EMERGÊNCIA.....	12
1.4.	ORGANIZAÇÕES DE COMBATE ESTADUAIS E NACIONAIS.....	12
1.5.	PLANOS DE APOIO MÚTUO.....	12
1.6.	DERRAMAMENTO DE ÓLEO E PRODUTOS QUÍMICOS.....	12
1.6.1.	CAPACIDADE DE COMBATE DO TERMINAL.....	12
1.6.2.	CAPACIDADE DE COMBATE DO ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE.....	12
1.6.3.	RECURSOS DISPONÍVEIS DOS PLANOS DE APOIO MÚTUO DE OUTROS TERMINAIS.....	12
1.6.4.	COMBATE À POLUIÇÃO.....	12
1.6.5.	COMBATE A DERRAME DE MÉDIO PORTE.....	12
1.6.6.	COMBATE A ACIDENTE DE GRANDE PORTE.....	13
1.6.7.	COMBATE A OUTRAS EMERGÊNCIAS DE GRANDE PORTE.....	13
1.7.	INCÊNDIO E EXPLOSÃO.....	13
1.8.	COLISÃO / DANOS AO BERÇO.....	13
1.9.	EMERGÊNCIA MÉDICA.....	13
1.10.	VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA.....	13
1.11.	HOMEM AO MAR.....	13
1.12.	AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO.....	14
1.13.	PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD).....	14
1.14.	POLÍTICA DE NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES.....	14
2.	Políticas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde.....	14
2.1.	EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI's).....	14
2.2.	ACESSO AO TERMINAL (TRIPULANTES À TERRA E VISITANTES AO NAVIO).....	14
2.3.	DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE).....	15
2.4.	ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS.....	15
2.5.	FUMO.....	15
2.6.	EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS E LUZES DESPROTEGIDAS.....	15
2.7.	MANUTENÇÃO A BORDO ENQUANTO ATRACADO.....	16
2.8.	MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAS.....	16
2.9.	FICHA DE DADOS DE SEGURANÇA (FDS).....	16

2.10.	BENZENO E H ₂ S.....	16
2.11.	ELETRICIDADE ESTATICA	17
3.	Informações Gerais.....	17
3.1.	CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA.....	17
3.2.	POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL.....	18
3.3.	DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES	18
3.4.	HORÁRIOS DE OPERAÇÃO	19
3.5.	HORÁRIO LOCAL	19
3.6.	IDIOMAS DE COMUNICAÇÃO	19
3.7.	TELEFONES ÚTEIS	19
3.8.	PROCEDIMENTOS DE MONITORAMENTO AMBIENTAL	19
4.	Descrição do Porto e Fundeadouros	19
4.1.	DESCRIÇÃO GERAL.....	19
4.2.	LOCALIZAÇÃO DOS FUNDEADOUROS	20
4.2.1.	COORDENADAS.....	20
4.2.2.	ÁREA DE PROIBIÇÃO PARA FUNDEIO OU PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES	20
4.2.3.	FUNDEADOURO EXTERNO	20
4.2.4.	FUNDEADOURO INTERNO	21
4.3.	APROXIMAÇÃO DO TERMINAL.....	22
4.3.1.	DESCRIÇÃO GERAL	22
4.4.	ÁREA DE MANOBRAS	23
4.5.	FATORES AMBIENTAIS.....	24
5.	Descrição do Terminal	27
5.1.	DESCRIÇÃO GERAL.....	27
5.2.	LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL	27
5.3.	LAYOUT DO TERMINAL.....	28
5.4.	CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO	29
5.5.	GERENCIAMENTO E CONTROLE	29
5.6.	PRINCIPAIS RISCOS	29
5.7.	RISCOS À NAVEGAÇÃO	30
5.8.	CANAL DE ACESSO	30
6.	Descrição dos Berços.....	31
6.1.	DETALHES FÍSICOS DOS BERÇOS	31

RESTRIÇÕES GERAIS	31
6.2. ARRANJO DE ATRACAÇÃO E DE AMARRAÇÃO	33
6.3. CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA E DESCARGA	34
7. Comunicação Antes da Chegada	35
7.1. INFORMAÇÃO DO TERMINAL PARA O NAVIO	35
7.2. INFORMAÇÃO DO NAVIO PARA O TERMINAL	36
8. Informações Operacionais	36
8.1. ATRACAÇÃO	36
SISTEMA DE AMARRAÇÃO DO NAVIO	36
8.2. ACESSO NAVIO / PORTO	37
8.3. LIBERAÇÃO INICIAL	37
8.4. LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (LVSO)	37
8.5. MEDIÇÃO DE TANQUES	37
8.6. POLÍTICA DE LASTRO, DE DESLASTRO E SLOP	37
8.7. PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO/DESCONEXÃO DE MANGOTES	38
8.8. PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE CARGA	38
8.9. DRENAGEM, MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO	41
8.10. LAVAGEM DE TANQUE	41
8.11. REPARO NO PORTO	42
8.12. GÁS INERTE	42
8.13. ABASTECIMENTO DE BUNKER	42
8.14. PREVENÇÃO À POLUIÇÃO	42
O navio enviará, antecipadamente, um resumo de seus planos de emergência (SOPEP).	42
8.15. ÁGUA POTÁVEL	42
8.16. DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO	42
8.17. ATENDIMENTO AO ISPS CODE	43
9. ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO	43
9.1. CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS	43
9.2. AUTORIDADE MARÍTIMA	46
9.3. PRATICAGEM	47
9.4. IMPRATICABILIDADE	48
9.5. REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS	49
9.6. OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS	50

9.7.	OUTROS TERMINAIS PETROLEIROS / DE GÁS	50
9.8.	OUTROS USUÁRIOS PRINCIPAIS	50
10.	Contatos	50
	Organizações de Combate a Emergências	50
11.	DEFINIÇÕES	52
12.	APÊNDICES	54

REVISÕES

Revisão	Alterações	Data	Elaboração	Aprovação
3ª	Atualizações de telefones	06/01/2023	Helder Martins	Felipe José Silveira Lapa
4ª	Atualizações Capítulo 5 (itens 5.3.5, 5.3.9, 5.4.3 e 5.5.8) Atualizações Capítulo 6 (itens 6.2, 6.3, 6.4 e 6.5) Atualizações Capítulo 7 (itens 7.3.2 e 7.8) Atualizações Capítulo 9 (itens 9.1 e 9.5.1) Inclusão Apêndice D Atualização Capítulo 10	29/07/2026	CMT Isabelle Rosane Carmo dos Santos Resedal	CMT Isabelle Rosane Carmo dos Santos Resedal
5ª	Padronização Layout	14/09/2026	CMT Isabelle Rosane Carmo dos Santos Resedal ON Jacqueline Ferreira Vieira Ives Marcelo Xavier	CMT Isabelle Rosane Carmo dos Santos Resedal

1. Procedimentos de Emergência

1.1. GERAL

CONTATOS DE EMERGÊNCIA

Os contatos principais do Terminal e Autoridades do Porto para serem acionados pelo navio em caso de necessidade são os que seguem:

Organização	Horário de Funcionamento	Sigla de Identificação	Telefone (+55 27)	VHF / UHF Chamada	VHF / UHF Conversação
Capitania dos Portos (ES)	24 horas	CPES	2124.6500	16	11
Polícia Militar (CIODES)	24 horas	PM	190	-	-
Polícia Rodviária Federal	24 horas	PRF	191	-	-
Polícia Federal	24 horas	PF	3041.8033	-	-
SAMU	24 horas	SAMU	192	-	-
Corpo de Bombeiros (CIODES)	24 horas	PM	193	-	-
Polícia Civil de Vitória	24 horas	PC	xxx	-	-
ANVISA	24 horas	ANVISA	3235-9404	-	-

Tabela 2

ÁREAS SENSÍVEIS PARA O MEIO AMBIENTE

No PRE – Plano de Resposta a Emergências, as áreas mais sensíveis a um impacto ambiental estão relacionadas por folhas, que contém mapas de sensibilidade ambiental, evidenciando, conforme área selecionada, os pontos que estão sujeitos ao maior impacto quando ocorrerem esse tipo de evento na costa do Espírito Santo.

1.2. DESCRIÇÃO GERAL DA ORGANIZAÇÃO DE COMBATE A EMERGÊNCIAS

As responsabilidades quanto às diversas contingências relacionadas no PRE – Plano de Resposta a Emergências, estão descritas na tabela a seguir:

Tipo de Incidente	Organização Responsável	Outras Organizações Envolvidas			
Colisão no Canal	Capitania dos Portos do Espírito Santo	Corpo de Bombeiros	Transpetro	-	-
Embarcação Encalhado	Capitania dos Portos do Espírito Santo	Corpo de Bombeiros	Transpetro	-	-
Colisão no Berço	Capitania dos Portos do Espírito Santo	Corpo de Bombeiros	Transpetro	-	-
Embarcação Afundando	Capitania dos Portos do Espírito Santo	Corpo de Bombeiros	Transpetro	-	-
Incêndio no navio	Navio	Transpetro	Corpo de Bombeiro	Capitania dos Portos do Espírito Santo	-
Incêndio no berço	Terminal	Corpo de Bombeiros	Transpetro	Capitania dos Portos do Espírito Santo	-
Poluição	Terminal e Navio	Capitania dos Portos do Espírito Santo	IEMA	PROAMMAR	-

Tabela 3

PLANOS DE EMERGÊNCIA

EMERGÊNCIA NO NAVIO

O PRE – Plano de Resposta a Emergências – é o plano do Terminal TP/DOP/DTNNESE/UO-BAES/OPBR/TEVIT para combate a emergências em todas as suas instalações. Ele está disponível nas áreas operacionais, na sala de operação e por meio de sistemas informatizados. O responsável por sua atualização é o SMS local (Segurança, meio ambiente e saúde).

Os equipamentos de emergência e de combate a incêndio do navio deverão ser mantidos operacionais e à disposição durante todo o período que o navio permanecer atracado.

As mangueiras de incêndio deverão ficar estendidas, ficando uma a vante e outra a ré do navio, a menos que os monitores de combate a incêndio possam substituir essa exigência.

Deve ser mantida pronta para uso uma porção conveniente de material absorvente, para ser usada em caso de derrame de óleo.

Devem-se tomar precauções suplementares com o objetivo de evitar poluição das águas do mar.

Periodicamente, o Terminal realiza simulados de emergência e treinamentos visando capacitar o pessoal para agir com rapidez e presteza no combate a emergências em caso de necessidade, conforme o PRE – Plano de Resposta a Emergências. Os recursos disponíveis são relacionados no PRE.

EMERGÊNCIA DO TERMINAL

O Terminal Aquaviário de Vitória–TEVIT/TGL – dispõe de CRE (Centro de Resposta a Emergências) que está dotado de equipamentos e facilidades diversas para o uso em poluições acidentais.

FLUXOGRAMA DE EMERGÊNCIA NAVIO / TERMINAL

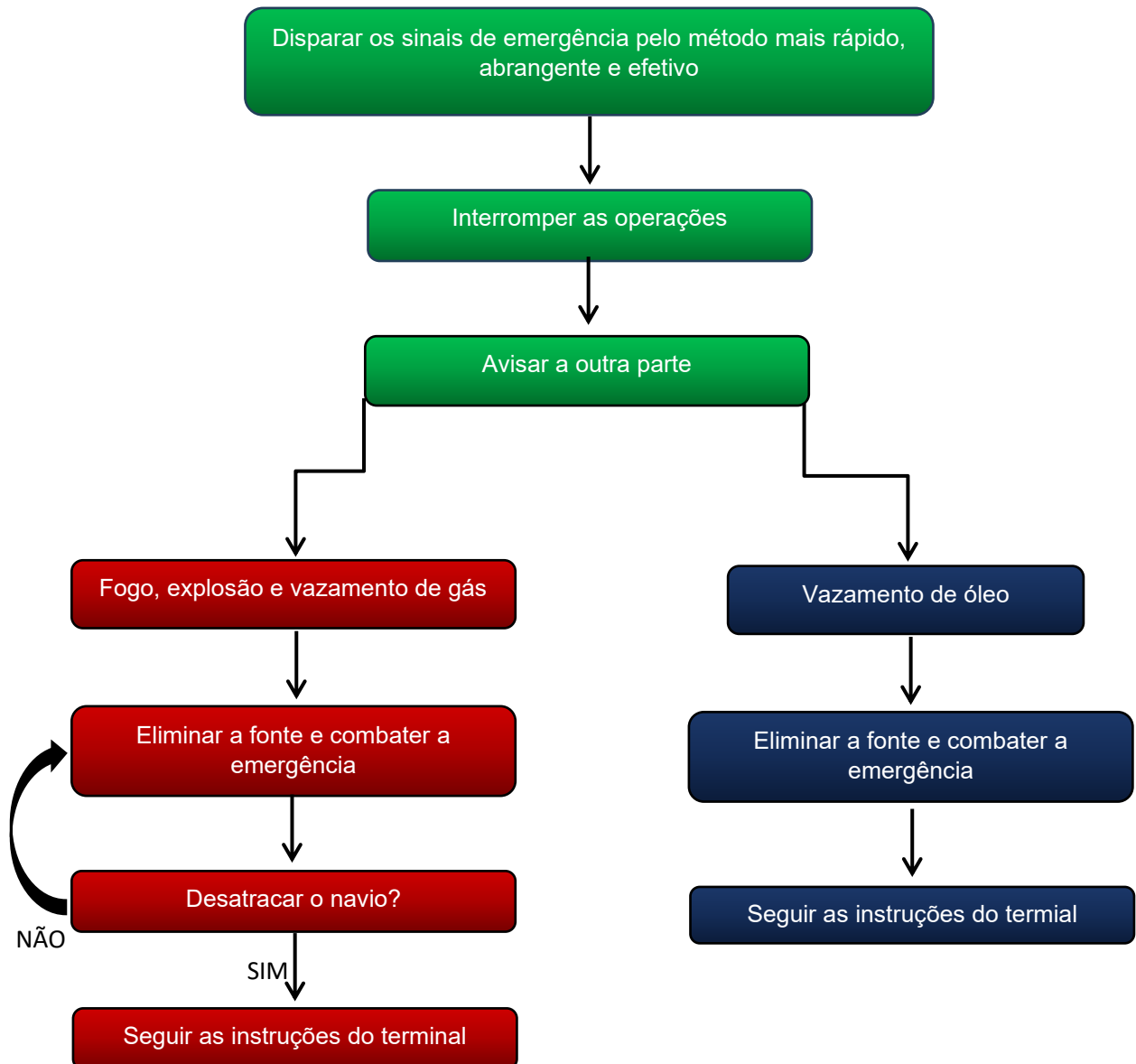


Figura 1

1.3. SERVIÇOS LOCAIS DE EMERGÊNCIA

Para as demais emergências, as organizações públicas oferecem os recursos aos quais se destinam.

1.4. ORGANIZAÇÕES DE COMBATE ESTADUAIS E NACIONAIS.

Para as demais emergências, as organizações públicas oferecem os recursos aos quais se destinam.

1.5. PLANOS DE APOIO MÚTUO

Planos de Apoio Mútuo no TEVIT/TGL, poderão ser acionado o Plano de Área Local, grupo de empresas reunidas para contingências e emergências, que possuem recursos que podem ser utilizados na mitigação de eventos de poluição do mar.

1.6. DERRAMAMENTO DE ÓLEO E PRODUTOS QUÍMICOS

1.6.1.CAPACIDADE DE COMBATE DO TERMINAL.

Os recursos disponíveis para combate a situações de derrame de óleo estão relacionados no PEI (Plano de Emergência Individual), que está disponível na sala de operações e por meio de sistemas informatizados.

1.6.2.CAPACIDADE DE COMBATE DO ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE

O Órgão de Meio Ambiente do Espírito Santo (IEMA), não possui recursos para combate de derramamento de óleo.

1.6.3.RECURSOS DISPONÍVEIS DOS PLANOS DE APOIO MÚTUO DE OUTROS TERMINAIS

Os recursos disponíveis em outros terminais da TRANSPETRO para atendimento a emergências de poluição ocorridas nas adjacências do Terminal estão listados em sistema informatizado.

1.6.4.COMBATE À POLUIÇÃO

Os subitens abaixo descrevem os recursos disponíveis para combate a emergências de poluição na região do Terminal e áreas adjacentes.

1.6.5.COMBATE A DERRAME DE MÉDIO PORTE

Nesses eventos, são solicitados recursos nacionais da Transpetro/Petrobras. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento em sistema informatizado, no PRE e no PEI.

1.6.6.COMBATE A ACIDENTE DE GRANDE PORTE

Nesses eventos, são solicitados recursos regionais e nacionais da Transpetro/Petrobras. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento estão descritos no PRE e no PEI.

1.6.7.COMBATE A OUTRAS EMERGÊNCIAS DE GRANDE PORTE

O PRE e o PEI do TEVIT/TGL relacionam as ações e os responsáveis para cada tipo de evento em caso de combate a acidentes de grande porte (proporção catastrófica) que possa ocorrer nas adjacências das instalações ou embarcações e venha a envolver terceiros.

Para os eventos que não estão previstos no referido documento, a TRANSPETRO/PETROBRAS disponibilizará todos os recursos nacionais ou internacionais que estejam ao seu alcance.

1.7. INCÊNDIO E EXPLOSÃO

Procedimentos a serem adotados encontram-se no Plano de Resposta à Emergências do Terminal – PRE.

1.8. COLISÃO / DANOS AO BERÇO

Em caso de colisão ou danos aos berços, os comandantes deverão informar ao Inspetor de Segurança, Marinha do Brasil e agência protetora.

1.9. EMERGÊNCIA MÉDICA

O Terminal não dispõe de atendimento médico próprio.

1.10. VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA

Os comandantes deverão instruir suas tripulações sobre a necessidade de rigoroso atendimento ao ISPS CODE.

1.11. HOMEM AO MAR

Os comandantes deverão IMEDIATAMENTE alertar a emergência de Homem ao Mar no canal 16 VHF, informar a Marinha do Brasil, ao Inspetor de Segurança do Terminal e à agência protetora do navio.

1.12. AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO

O pessoal de bordo deverá alertar, o mais rapidamente possível, ao inspetor de segurança do TEVIT. O Terminal dispõe de rebocadores para auxiliar na mitigação e correção do afastamento.

1.13. PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD)

A parada de emergência será negociada com o navio no momento da liberação inicial. A Transpetro incentiva às tripulações de que **“Na dúvida PARE”**.

1.14. POLÍTICA DE NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES

As instruções para notificação de incidentes deverão ser seguidas pelos Comandantes conforme:

➤ Incidente de Poluição

Deverá ser registrado em documento específico, a ser enviado ao coordenador de turno do TERMINAL, tão logo possível. Este documento poderá ser elaborado em fases (alerta inicial, atualização de alerta de incidente e relatório final de incidente).

➤ Incidente de Segurança

Similar ação como para incidente de poluição.

➤ Incidente de Proteção

Gerar relatório conforme preconizado no ISPS Code.

2. Políticas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde

2.1. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI's)

Tripulantes em áreas externas às superestruturas deverão permanecer portando seus EPIs. Tripulantes em trânsito “indo para” ou “vindos da” portaria do Terminal, estarão dispensados do uso de EPIs.

2.2. ACESSO AO TERMINAL (TRIPULANTES À TERRA E VISITANTES AO NAVIO)

Para mais informações entrar em contato com o supervisor de segurança portuária do Terminal, o qual está capacitado em acordo com os requisitos exigidos pela IMO.

Tel.: +55 27 3333-6645 (PFSO VALE)

2.3. DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE)

No TEVIT /TGL as ações referentes aos controles do ISPS CODE, são de responsabilidade da VALE, que é a proprietária do porto operado pela TRANSPETRO.

O TEVIT/TGL não é certificado ISPS pela sua inexigibilidade e, por isso, está impedido da emissão da Declaração de Proteção (Declaration of Security - DOS).

Contudo, o TEVIT/TGL possui implementadas medidas de segurança empresarial aplicáveis aos navios e às instalações portuárias.

Em caso de necessidade, estas medidas de proteção podem ser acionadas pelo Navio através do Supervisor de Segurança Portuária do Terminal (PFSO - Port Facility Security Officer), ou através do rádio VHF (canais 15/16).

Para mais detalhes, o Supervisor de Segurança Portuária do Terminal (PFSO - Port Facility Security Officer) - capacitado de acordo com os requisitos exigidos pela IMO - poderá ser contatado através do telefone abaixo:

- Tel.: +55 27 3333-6645 (PFSO VALE)

2.4. ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS

Conforme ISGOTT, item 13.4, por questões de segurança e saúde do pessoal, o uso de álcool ou outras drogas tem efeito perigoso no desempenho, comportamento e práticas de segurança no local de trabalho sendo o uso proibido no TEVIT.

A **Transpetro**, visando apoiar as autoridades nacionais e internacionais no combate ao tráfico de drogas e ao uso de álcool em locais não permitidos, cumpre as medidas preventivas pertinentes quanto ao uso, posse ou distribuição criminosa dessas substâncias.

2.5. FUMO

O TEVIT não dispõe de áreas seguras e demarcadas para a prática do tabagismo, portanto a ninguém é permitido fumar dentro dos limites das instalações do terminal.

2.6. EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS E LUZES DESPROTEGIDAS

Todos os equipamentos elétricos portáteis utilizados em áreas sujeitas a contaminação do ar ambiente por gases inflamáveis ou explosivos deverão ser do tipo intrinsecamente seguros e à prova de explosão.

No convés e compartimentos adjacentes, só será permitido o uso de iluminação elétrica intrinsecamente segura e à prova de explosão devendo atender rigorosamente às recomendações de segurança contempladas no ISGOTT (edição mais recente) durante a permanência do navio no píer.

É proibida a tomada de fotos de qualquer área, equipamento ou pessoas, dentro das instalações do Terminal sem prévia autorização da gerência do Terminal.

2.7. MANUTENÇÃO A BORDO ENQUANTO ATRACADO

Não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção de qualquer natureza que envolvam ou venham a envolver risco de centelhas ou outros meios de ignição enquanto o navio estiver atracado sem a prévia autorização da gerência do Terminal. Reparos a frio que impliquem alguma restrição do navio durante a estadia deverão ser previamente autorizados pela equipe de terra e a solicitação para tais reparos deverão ser requisitados com pelo menos 24 horas de antecedência. Qualquer reparo deverá ser executado em consonância com o preconizado no ISGOTT, edição mais recente.

2.8. MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAS

A movimentação de materiais deverá ser acordada junto ao terminal. **(contatar o inspetor náutico, via VHF canal 16)**

2.9. FICHA DE DADOS DE SEGURANÇA (FDS)

Para a estocagem, transporte ou utilização de produtos químicos classificados como perigosos ou cujos usos previstos ou recomendados derem origem a riscos a segurança e saúde dos trabalhadores a FDS é obrigatória (NBR 14725/2023) e deverá estar disponível junto ao local de guarda e ou utilização.

2.10. BENZENO E H2S

Os riscos associados ao benzeno, H2S e qualquer outra substância tóxica presentes na carga movimentada deverão ser devidamente identificados e entendidos.

A Transpetro incentiva aos Comandantes dos navios que obriguem os tripulantes a usarem detectores de Benzeno e H2S quando estiverem fora da superestrutura do navio.

A operação com Benzeno nas instalações operadas pela Transpetro segue o determinado no Anexo 13A da NR15 e a unidade desenvolve o programa PPEOB (Programa de Prevenção da Exposição Ocupacional do Benzeno).

A operação com produtos com H₂S, segue o procedimento corporativo da Petrobras PP-2TP-00114-0 (Movimentação de produtos com H₂S).

2.11. ELETRICIDADE ESTATICA

Deve-se **atentar** às precauções para prevenção dos riscos de ignição por centelha de eletricidade estática durante as medições, amostragens, conexões e operações de carga/descarga.

3. Informações Gerais

3.1. CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Informações a respeito do Terminal podem ser obtidas nas seguintes publicações abaixo listadas.

Cartas Náuticas

Área	Número da Carta		
	Brasil (DHN)	US Hydrographic Office	British Admiralty
Fundeio e Aproximação do Porto	1.401		521
Entrada do Porto e Canais	1.410		521
Terminal e área de aproximação	1.410		521

Tabela 4

Outras Publicações

Além das informações contidas na Carta acima referida, outras informações e dados acerca do Terminal podem ser obtidos nos documentos abaixo:

Tipo / Assunto	Editor ou Fonte
Regulamento do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole	Autoridade Portuária – VALE

NPCP-ES - Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo	Autoridade Marítima – Capitania dos Portos do ES CPES
NORMAM – Normas da Autoridade Marítima	Autoridade Marítima – Capitania dos Portos do ES CPES
Roteiro – Costa Leste	Diretoria de Hidrografia e Navegação DHN
Lista de Faróis	Diretoria de Hidrografia e Navegação DHN
Tábua de Marés	Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil

Tabela 5

3.2. POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL

Ver itens a seguir.

3.3. DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES

Os itens relacionados a seguir devem ser providenciados pelo Terminal ou pelo Navio, conforme indicado na tabela.

Informações	Preparado por:			Entregue para :			Comentário
	Terminal	Navios	Ambos	Terminal	Navios	Ambos	
Antes da Chegada							
Estimativa de chegada (ETA) e informações sobre a embarcação		X		X			Conforme Apêndice B
Informações básicas sobre o Terminal e a operação	X				X		Conforme Apêndice C
Antes da Transferência da Carga ou do Bunker							
Detalhes da carga/slop/ lastro a bordo		X		X			Conforme Apêndice B
Informações essenciais à operação (completar no local)	X				X		Conforme Apêndice C
Lista de verificação de Segurança Navio/Terra			X			X	Conforme Apêndice C
Durante a Transferência da Carga ou do Bunker							
Repetir a Lista de verificação de segurança Navio/Terra			X			X	Conforme Apêndice C

Após a Transferência da Carga ou do Bunker, antes da saída							
Informações necessárias para desatracação do Navio			X			X	Informar as quantidades de combustíveis e água a bordo.
Após a desatracação, na saída do Porto							
Informações relativas aos dados de saída do Porto		X			X		Horário oficial de saída do Porto e horário de desembarque do Prático

3.4. HORÁRIOS DE OPERAÇÃO

Sem restrição de horário.

3.5. HORÁRIO LOCAL

Brasília Time em UTC-03:00

3.6. IDIOMAS DE COMUNICAÇÃO

A comunicação do navio/terminal deverá ser feita em português ou Inglês.

3.7. TELEFONES ÚTEIS

Ver item **Contatos**

3.8. PROCEDIMENTOS DE MONITORAMENTO AMBIENTAL

Os tripulantes de serviço no convés deverão ser instruídos a manter ininterrupta vigilância sobre as áreas marinhas adjacentes aos navios. Qualquer observação sobre o surgimento de poluentes na água, ou ocorrência de animais da fauna marinha ou terrestre, estes deverão alertar aos inspetores de segurança ou técnicos de operação.

4. Descrição do Porto e Fundeadouros

4.1. DESCRIÇÃO GERAL

O Terminal Aquaviário de Vitória (TEVIT) opera em um píer para a cabotagem de derivados, denominado Terminal de Graneis Líquidos (TGL).

É operado pela Petrobras Transporte S.A.

– Transpetro, e tem como função principal operar a movimentação de derivados de petróleo, via cabotagem (derivados claros), para as cias distribuidoras que operam na BAVIT, para abastecimento do Espírito Santo, sul da Bahia, norte do Rio de Janeiro e leste de Minas Gerais. Além disso, opera na movimentação de derivados escuros, principalmente no escoamento de excedente de óleos combustíveis recebidos pela VIBRA ENERGIA em seus tanques, oriundos da Refinaria Gabriel Passos (REGAP), localizada na cidade de BETIM - MG.

É constituído de um píer do tipo T-JETTY com 01(um) berço.

4.2. LOCALIZAÇÃO DOS FUNDEADOUROS

Ver apêndice A.

4.2.1.COORDENADAS

O TEVIT/TGL está instalado nas seguintes coordenadas:

Pier 5: Terminal de Granéis líquidos (TGL)	LATITUDE	LONGITUDE
	20° 17' 16" S	040° 14' 40" W

Tabela 6

4.2.2. ÁREA DE PROIBIÇÃO PARA FUNDEIO OU PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES

É expressamente proibido, a qualquer embarcação, fundear nos canais de acesso e nas áreas de manobra dos portos.

É expressamente proibido o fundeio de embarcações a uma distância inferior a 1M dos cabos submarinos representados nas cartas náuticas.

4.2.3. FUNDEADOURO EXTERNO

De acordo com o Regulamento do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole e Roteiro Costa Leste (DHN), temos o seguinte:

Fundeadoiro nº 4 - Destinados a navios ou embarcações a serem submetidos a Inspeção Naval, Inspeção da Polícia Federal (NEPOM), Inspeção de Saúde (ANVISA), Inspeção Aduaneira (Alfândega) e/ou outros órgãos autorizados. Está delimitado pelas posições de coordenadas geográficas:

- Lat. 20° 18' 48" S // Long. 040° 13' 42" W;
- Lat. 20° 18' 12" S // Long. 040° 13' 42" W;
- Lat. 20° 17' 54" S // Long. 040° 13' 12" W;
- Lat. 20° 19' 18" S // Long. 040° 13' 12" W;

Fundeadoiro nº 5 - Destinado preferencialmente a navios ou embarcações com prazo de espera normal, programados para o Terminal de Granéis Líquidos, Pier 5 (TGL/TEVIT), do Porto de Tubarão. Está delimitado pelas posições de coordenadas geográficas:

- Lat. 20° 23' 30" S // Long. 040° 09' 36" W;
- Lat. 20° 21' 42" S // Long. 040° 09' 36" W;
- Lat. 20° 21' 42" S // Long. 040° 08' 30" W;
- Lat. 20° 23' 24" S // Long. 040° 08' 54" W;

4.2.4. FUNDEADOURO INTERNO

A Bacia de Evolução poderá ser usada como fundeadouro interno em situações emergenciais ou para a salvaguarda da vida humana no mar mediante a autorização da Administração do Complexo Portuário e da Autoridade Marítima.

AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO

O acesso ao porto de Tubarão e ao terminal de Praia Mole é feito por um canal com 300m de largura, dragado a 25,3m (2012), e balizado por 10 boias luminosas de boreste e bombordo, numeradas, 1 boia luminosa de canal preferencial a bombordo e 1 boia especial. O eixo deste canal é definido por um alinhamento luminoso, aos 344,5°.

Para o navegante que se destina ao porto de Tubarão ou terminal de Praia Mole, os seguintes pontos auxiliam a aterragem e a demanda:

Alinhamento Tubarão Posterior

- N° de ordem: 1940;
- Posição: Lat.: 20° 15,88'S // Long.: 040° 15,58'W;

Alinhamento Tubarão Anterior

- N° de ordem: 1942;
- Posição: Lat.: 20° 16,51'S // Long.: 040° 15,40'W;

Tubarão Sul

- N° de ordem: 1952;
- Posição: Lat.: 20° 17,59'S // Long.: 040° 14,84'W;

Cais Siderúrgico

- N° de ordem: 1956;
- Posição: Lat.: 20° 17,70'S // Long.: 040° 14,25'W;

Praia Mole Pier

- Nº de ordem: 1960;
- Posição: Lat.: 20° 17,87'S // Long.: 040° 14,20'W;

Ponta do Molhe

- Nº de ordem: 1964;
- Posição: Lat.: 20° 18,07'S // Long.: 040° 14,45'W;

NOTA: Características mais detalhadas dos faróis e de outras marcas, deverão ser consultadas na publicação em vigor da Lista de Faróis - Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) – Marinha do Brasil.

LIMITES DO PORTO

O Complexo Portuário está localizado ao norte da Baía do Espírito Santo, no Município de Vitória-ES, capital do Estado do Espírito Santo, à qual está ligado por rodovias e ferrovias.

Está localizado nas coordenadas geográficas:

Ponto de Tubarão

Pier 2: Latitude: 20° 17'35" S e Longitude: 040° 14' 51" 'W;
Pier 1: Norte/Sul: Latitude: 20° 17' 23" S e Longitude: 040° 14' 42" W;

Terminal de Produtos Diversos – Terminal de Grãos

Pier 3: Terminal de Grãos Latitude: 20° 17' 32" S e Longitude: 040° 14' 46" W;
Pier 4: Terminal de Container e Produtos Diversos: Latitude: 20° 17' 27" S e Longitude: 040° 14' 37" W;

Terminal de Granéis Líquidos

Pier 5: Latitude: 20° 17' 16" S e Longitude: 040° 14' 40" W

Porto de Praia Mole (Terminal de Carvão)

Latitude: 20° 17'52" S e Longitude: 040° 14'12" W

4.3. APROXIMAÇÃO DO TERMINAL

4.3.1. DESCRIÇÃO GERAL

O navegante procedente do Norte deve reconhecer os morros situados ao norte da baía do Espírito Santo, visíveis a grande distância, entre os quais se destaca o Mestre Alvares. Mais próximo da baía aparecem os morros do Frade Leopardo, Moreno e da Penha, este último tendo

destacado o convento de Nossa Senhora da Penha, no seu cume. Finalmente surgem a ponta do Tubarão, com as instalações do porto de Tubarão e do terminal de Praia Mole, onde há uma caixa-d'água e uma chaminé notáveis; a ponta de Santa Luzia, com seu farol; e mais ao sul à ilha dos Pacotes, com seu farolete. Na aproximação da barra deve navegar fora da isóbata de 20m e ter atenção ao baixo do Carapebus, único perigo existente até o local de embarque de prático.

O navegante vindo do Sul deve avistar a ilha Escalvada, com seu farol, tendo a noroeste a cidade de Guarapari, com muitos edifícios; as enseadas de Guarapari e Perocão; e mais ao norte, no interior, inúmeros morros. Aproximando da baía do Espírito Santo aparecem os mesmos morros e pontos notáveis avistados por quem procede do Norte. Entre as ilhas Escalvada e dos Pacotes também deve navegar fora da isóbata de 20m, tendo atenção aos perigos em torno das ilhas Rasas e ao sul da ilha dos Pacotes.

Vindo de alto-mar, o radiofarol aeronáutico Vitória (VTR) pode auxiliar a aterragem, com as restrições que este auxílio apresenta para a navegação marítima.

A configuração da costa e as elevações e ilhas das proximidades da barra da baía do Espírito Santo favorecem a navegação pelo radar.

O acesso ao porto de Tubarão e ao terminal de Praia Mole é feito por um canal com 300m de largura, dragado a 25,3m (2012), e balizado por 10 boias luminosas de boreste e bombordo, numeradas, 1 boia luminosa de canal preferencial a bombordo e 1 boia especial. O eixo deste canal é definido por um alinhamento luminoso, aos 344,5°.

4.4. ÁREA DE MANOBRAS

A bacia de evolução do porto de Tubarão possui as seguintes características e restrições:

Bacia de Evolução Sul

Características Operacionais:

➤ Centro	20° 17' 40" S e 040° 15' 07" W;
➤ Diâmetro	730 metros;
➤ Raio	365 metros;
➤ Profundidade de projeto	13,0 metros;

Restrições referentes aos navios:

➤ Porte bruto máximo	405.000 tons métricas;
➤ Comprimento total máximo	365 metros;
➤ Boca máxima	66 metros;

- Calado máximo
11,20 metros;

Bacia de Evolução Norte

Características Operacionais:

- Centro 20° 17' 34" S e 040° 15' 08" W;
- Diâmetro 730 metros;
- Raio 365 metros;
- Profundidade de projeto 18,0 metros;

Restrições referentes aos navios:

- Porte bruto máximo 405.000 tons métricas;
- Comprimento total máximo 365 metros;
- Boca máxima 66 metros;
- Calado Máximo 15,50 metros mais maré

4.5. FATORES AMBIENTAIS

O clima da região enquadra-se no tipo tropical úmido e salino, com umidade relativa do ar uniforme ao longo do ano variando entre 80 e 90%.

Estações chuvosas de outubro a abril, com índice acima de 100 mm por dia. Estações secas de maio a setembro, com índice de 30 a 100 mm por dia.

O Índice pluviométrico anual médio é de 1.238,5 mm. Índice pluviométrico máximo diário é de 47,7 mm.

A densidade da água do mar do Porto de Tubarão é de 1,025 Kg/l.

O vento predominante na área é o NE com a média anual de 8 nós de velocidade.

Nos meses de inverno, é comum a chegada de frentes frias, que, por vezes, impedem ou interrompem as operações no TGL. Nessas ocasiões o vento ronda de NE para N/NW, quando da aproximação da frente, e S/SW quando da passagem dela, inspirando cuidados adicionais quando ultrapassam os 25 nós de velocidade média.

A Tabela 7 (abaixo) apresenta os registros de ventos, medidos em nós, no Aeroporto de Vitória, apresentado no plano de amarração do TGL.

QUADRANTE	TOTAIS	OCORRÊNCIAS				
		01 - 08 nós	08 - 12 nós	12 - 16 nós	> 16 nós	TOTAIS
N (NE - NW)	36	32	18	7	2	59
E (NE - SE)	9	9	5	2	1	17
S (SE - SW)	20	11	6	3	1	21
W (SW - NW)	10	2	1	0	0	3
CALMARIA	25	0	0	0	0	0
TOTAIS	100%	54%	30%	12%	4%	100%

Tabela 7 - Observação: Nó é uma unidade de medida de velocidade equivalente a uma milha náutica por hora, ou seja, 1.852 m/h ou 1,852 km/h ou 0,514 m/s.

Conforme descrito anteriormente, nos meses de inverno, por ocasião das frentes frias, há formação de vagalhão proveniente de S-SW que pode tornar inviável a operação de embarcações no TGL. Atenção especial deve-se dar quando as ondas atingem altura acima de 0,5 metros.

A característica predominante é de chuvas esparsas e curtas, sendo raras as chuvas severas e longas. As tempestades não são comuns, mas podem ocorrer com a passagem de frentes frias.

Neblina é um fenômeno relativamente raro na região. Quando ocorre em terra (na linha da costa) pode ocultar sinais náuticos utilizados como referência para aterragem

Ventos Predominantes

A direção predominante dos ventos é de NE com a média anual de 08 nós de velocidade.

Ondas e vagas

Conforme acima exposto, nos meses de inverno, por ocasião das frentes frias, há formação de vagalhão proveniente de S-SW que pode tornar inviável a operação de embarcações no TGL. Atenção especial deve-se dar quando as ondas atingem, no TEVIT/TGL, altura acima de 0,5 metros.

As situações de mar agitado normalmente são causadas pelo vento Sul. Quando não existem ventos fortes oriundos do Sul o mar se apresenta calmo com ondas de no máximo 0,5 metros de altura.

Esporadicamente podem ocorrer nos meses de inverno ondulações vindas de S/SE, do tipo swell, que podem causar balanços no navio, ensejando cuidados especiais durante a amarração, mesmo estando o píer abrigado.

Precipitação Pluviométrica

O clima da região enquadra-se no tipo tropical úmido e salino, com umidade relativa do ar uniforme ao longo do ano variando entre 80 e 90%.

Estações chuvosas de outubro a abril, com índice acima de 100 mm por dia.

Estações secas de maio a setembro, com índice de 30 a 100 mm por dia.

Índice pluviométrico anual médio: 1.238,5 mm. Índice pluviométrico máximo diário: 147,7 mm.

Tempestades com Raios

Tempestades com raios não são comuns, mas podem ocorrer com a passagem de frentes frias.

Visibilidade

É rara a limitação de visibilidade, podendo ocorrer durante chuvas intensas ou em ocasiões incomuns de neblina.

Correntes de Maré e Outras Correntes

As correntes no interior da zona abrigada pelo mole de Tubarão são provocadas pela recirculação das águas durante as marés.

Os valores das correntes variam em 0,5 m/s nas regiões longitudinais e transversais aos navios nos píeres 1 e 2.

No canal de acesso, a velocidade de corrente transversal ao eixo do canal é de até 0,5 nó.

As ondas na região são produzidas por ventos locais. Na bacia de evolução e extensão podem ocorrer ondas de 1,20 (Hs) metros e períodos de pico (Tp) de 10 segundos.

Entretanto, devido à posição do TGL, a corrente não é um fator relevante quando o navio está atracado.

Variação dos níveis de Maré

A amplitude média normal aproximada da maré no Terminal é de 0,90m.

Por ocasião da maré de sizígia há variações maiores com até 1,80m (preamar) e -0,10m (baixa-mar). o calado máximo e a borda livre mínima para atracação no TGL foram calculados em função da pior condição de maré.

Valores exatos de amplitude e de intensidade da corrente de maré podem ser obtidos nas publicações da DHN (Tábua das Marés e Carta de Corrente de Marés para o Porto de Vitória).

Medições

O Terminal de Granéis Líquidos (TGL) possui um anemômetro e um ondógrafo instalado no píer para monitoramento das condições ambientais durante as operações. Estes dados são usados como comparativo das informações dos sensores instalados na bóia 10, cujos dados são considerados oficiais pela MB e praticagem fins monitoramento dos limites operacionais do porto.

Além do exposto acima, as informações meteoceanográficas são adquiridas em boletins meteorológicos, divulgados em site do Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil – Área Delta e também através dos Boletins diários e alertas recebidos da TetraTech.

5. Descrição do Terminal

5.1. DESCRIÇÃO GERAL

Inaugurado em agosto de 1996, o Terminal de Granéis Líquidos (TGL) entrou em operação substituindo o antigo Terminal BAVIT. De propriedade da VALE, fica localizado dentro do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, Pier 5: Terminal de Granéis Líquidos.

É operado pela Petrobras Transporte S.A. - Transpetro.

Foi construído sobre estaqueamento, num modelo tipo off-shore, estando localizado entre os píeres números 1 e 2 do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole.

É constituído de um píer do tipo T-JETTY com 01(um) berço.

Tem como função principal operar a movimentação de derivados de petróleo, via cabotagem (derivados claros), para as cias distribuidoras que operam na BAVIT, para abastecimento do Espírito Santo, sul da Bahia, norte do Rio de Janeiro e leste de Minas Gerais. Além disso, opera na movimentação de derivados escuros, principalmente no escoamento de excedente de óleos combustíveis recebidos pela VIBRA ENERGIA em seus tanques, oriundos da Refinaria Gabriel Passos (REGAP), localizada na cidade de BETIM - MG.

5.2. LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL

De propriedade da VALE, fica localizado dentro do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, Pier 5: Terminal de Granéis Líquidos, na parte norte da baía de Vitória, Ponta de Tubarão, na margem nordeste da baía do Espírito Santo, e dista 12km do porto de Vitória, por rodovia.

Suas instalações estão localizadas no seguinte endereço:

PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO

TERMINAL AQUAVIÁRIO DE VITÓRIA

Avenida Dante Michelini, Parque Industrial, Terminal Portuário de Tubarão, s/n

Vitória - ES, CEP 29.090-900

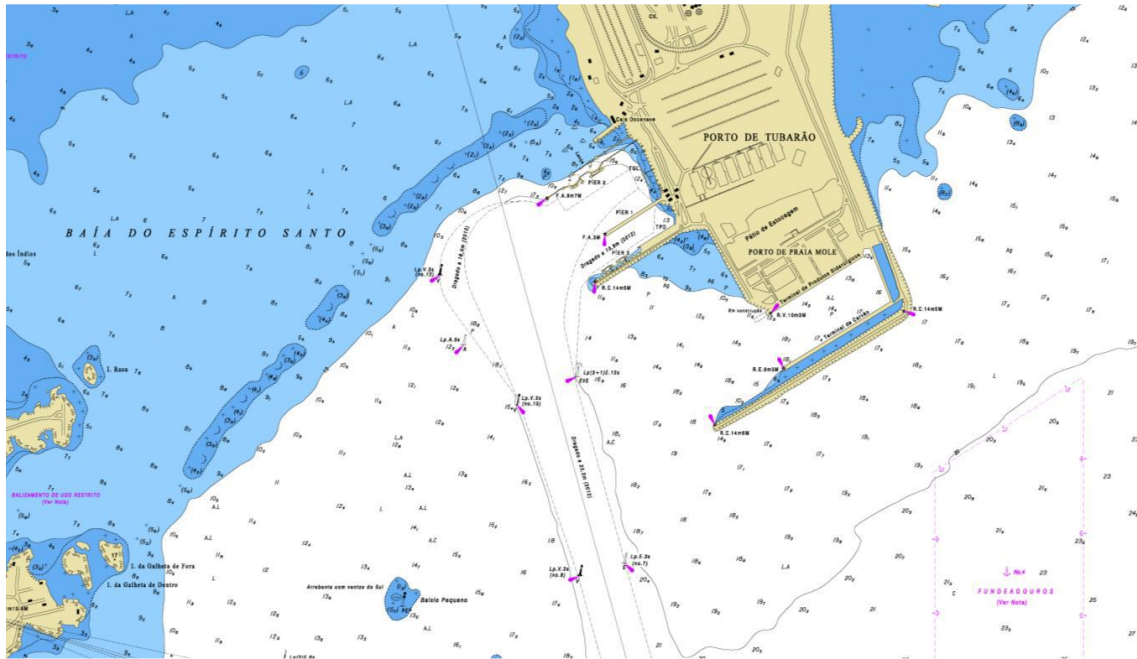


Figura 2 Imagem ilustrativa da Carta DHN 1401 – Proximidades do Terminal

5.3. LAYOUT DO TERMINAL



Figura 3 Terminais de Granéis Líquidos

5.4. CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO

Durante a estadia do navio no porto são realizadas várias ações de gerenciamento de riscos de forma a minimizá-los possibilitando a realização de uma operação segura.

Navios que apresentem problemas pregressos e não tratados não serão aceitos, sendo-lhes negada a permissão para operar no píer petroleiro. Ações que desrespeitem os prazos normais para este fim não serão da responsabilidade da Petrobras/Transpetro.

Em todas as fases, conforme descrito nos subitens a seguir, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

5.5. GERENCIAMENTO E CONTROLE

O Centro de Controle de Operações (CCO) está localizado no prédio administrativo. Nesse local está centralizado o controle das operações e a troca de informações com o navio.

As comunicações são realizadas através de rádios VHF em frequência marítima previamente combinada e registrada nos canais VHF 15 e 16.

O controle das operações é realizado seguindo as orientações dos procedimentos locais, corporativos e de normas internas e externas ao sistema da PETROBRAS.

O Centro de Controle de Operações fica localizado próximo a área de tancagem, a cerca de 3 km do TGL. Nessa central fica o Supervisor de turno juntamente com os operadores responsáveis pelo controle de todas as operações do Terminal, por meio do sistema supervisão.

Um meio secundário, através de telefonia celular é acertado para o caso de falha do sistema principal.

CCO: TEVIT/TGL: +55 27 3194.4268

5.6. PRINCIPAIS RISCOS

O excesso de velocidade na aproximação ao cais deve ser evitado uma vez que se incorre no risco de danos estruturais ao píer. A velocidade de aproximação do navio perpendicular à linha de defensas (V_p) deverá ser, conforme Cálculo da energia de atracação, igual ou inferior a 0,15 m/seg.

O Terminal não dispõe de serviço de previsão meteorológica em suas instalações.

Durante todo o período em que estiverem na área de abrangência do Terminal, os navios deverão monitorar as previsões meteorológicas para a região da área DELTA do Centro de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil.

Oscilações das tensões e da amarração causadas por condições da vaga, quando ondas ou vagalhões de Sul/Sudeste são presentes.

Deve-se interromper a operação sempre que as condições de mar e tempo ultrapassarem os limites seguros de operação (swell com amplitude média acima de 70cm e vento com velocidade média acima de 25 nós). Nessas condições, a critério do Terminal e sob anuência do Comandante do navio, deve-se avaliar a necessidade de desatracar o navio evitando danos ao mesmo e ao Terminal, bem como à terceiros, em virtude dos excessivos impactos resultante das ondulações.

Tempestades com raios são raras, mas a critério do Terminal e/ou embarcação, quando ocorrerem, deve-se interromper a operação.

Com relação a impraticabilidade para manobra, ver item **9.4 IMPRATICABILIDADE**

5.7. RISCOS À NAVEGAÇÃO

Os seguintes perigos devem ser evitados:

Nas proximidades do canal de acesso ao porto de Tubarão, os navegantes que demandam o Porto de Tubarão deverão ter cuidado à existência de profundidades inferiores a 25,3m no canal dragado a 25,3m (2012) e profundidades inferiores a 13,9m no canal dragado a 13,9m (2012) com especial atenção às menores profundidades representadas nas cartas náuticas.

Uma vez respeitados os limites laterais do canal balizado, não foram evidenciados riscos de navegação da área de fundeio às instalações do TEVIT/TGL.

Atenção especial deve ser dada à possibilidade de mudança repentina na direção do vento, que costuma soprar forte da direção Sul quando da passagem de frentes frias, e a presença de vagalhões provenientes de S-SW com amplitude média superior a 60 cm, quando da aproximação ao píer.

5.8. CANAL DE ACESSO

A área de manobra, Porto de Tubarão, é limitada por um círculo com 300m de raio e centro na posição 20° 17,5' S e 040° 15,0' W.

O acesso ao Porto de Tubarão é realizado através de canal balizado, com cinco pares de boias e uma área de manobra constituída por duas bacias de evolução, totalizando uma extensão de 5.522 metros.

Características Operacionais

Comprimento	4.422,00 metros;
Largura de projeto	285 metros (350 metros entre as boias TU e nº 10);
Profundidade de projeto	25,30 metros

Restrições referentes aos navios

Porte bruto máximo	405.000 tons métricas;
Comprimento total máximo	365 metros;
Boca máxima	66 metros;

Calado máximo

22,30 mais maré limitado a 23 metros.

22,30 metros + maré altura significativa da onda até 1,00 metro;

22,20 metros + maré altura significativa da onda até 1,10 metros;

22,10 metros + maré altura significativa da onda até 1,20 metros;

22,00 metros + maré altura significativa da onda até 1,30 metros;

21,90 metros + maré altura significativa da onda até 1,40 metros;

21,80 metros + maré altura significativa da onda até 1,50 metros;

6. Descrição dos Berços

6.1. DETALHES FÍSICOS DOS BERÇOS

RESTRIÇÕES GERAIS

- Nas manobras de atracação, no período noturno, deverá ser observada a restrição referente à vacância do Pier 1 Lado Norte ou do Pier 2, para os navios com comprimento total (LOA) superior a 170,00 metros;
- Para as manobras de entrada/atracação, deverá ser observada a restrição referente a presença de navio atracado no Pier 2 que possua comprimento máximo igual ou inferior a 333 metros ou boca máxima igual ou inferior a 60,00 metros;
- Para as manobras de entrada/atracação o espelho de popa do navio atracado no Pier 2 deverá estar alinhado com o dolfin de amarração nº 2.

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	
Comprimento Operacional	226,25 metros
Caís Acostável	124,50 metros
Profundidade Projeto	12,50 metros
RESTRIÇÕES REFERENTE AOS NAVIOS	
Porte Bruto Máximo	40.000 toneladas métricas
Comprimento Total Máximo (LOA)	184,00 metros
Boca Máxima	30,00 metros
Calado Máximo	11,35 metros
Altura Máxima do Manifold	12,00 metros

Tabela 8

A altura máxima do manifold foi calculada considerando os limites de extensão do mangote e condições ambientais operacionais.

Embarcações de pequeno porte, ou de reduzida borda livre, devem estar atentas à possibilidade de entrarem por baixo das defensas do TGL, podendo vir a danificá-las. Nesse sentido, para atracação no TGL, foi prevista a Borda Livre Mínima de 2,10 metros, calculada conforme altura da margem inferior da defesa a partir da linha d'água em baixa-mar de sizígia, adicionando-se margem de segurança para comportar ondulações de amplitudes médias de 60 cm.

Quando as condições de aproximação ou permanência no cais inspirarem cuidados, deve-se acionar o GIAONT para que, o mesmo, avalie as condições de segurança e aconselhe o Comandante quanto à sua decisão de realizar a manobra de atracação ou permanência no cais.

Essa decisão de manter a aproximação, abortar a manobra ou permanecer atracado, mesmo em condições aparentemente adversas, é de inteira responsabilidade do Comandante do navio, cabendo ao GIAONT avaliar os riscos de danos à estrutura do Terminal e ao navio. Nesse caso, o GIAONT deverá comunicar sua recomendação ao supervisor do Terminal e ao Comandante do navio, que decidirão quanto à permanência ou à saída do navio do píer.

Recomenda-se cautela quando as condições meteorológicas alcançarem as seguintes medidas:

- Vento de Sul com velocidade média acima de 25nós;
- Swell de fundo com amplitude média superior à 60cm;
- ondas de superfície de Sul com altura superior a 1m.

BERÇO	TIPO BERÇO	CAIS ACOSTÁVEL (m)	PROFUNDIDADE (m)	PORTE BRUTO MÁXIMO (TPB)	DISTÂNCIA ENTRE AS DEFENSAS (m)
TGL	T- Jetty	124,5	12,5	40.000	Vide planta do píer 5 no item 6.2

Tabela 9

BERÇO	PRODUTOS MOVIMENTADOS	COMPRIMENTO MÁXIMO DO NAVIO - LOA (m)	BOCA MÁXIMA (m)	CALADO MÁXIMO (m)	BORDA LIVRE		CORPO PARALELO MÍNIMO (m)
					MÁXIMA (m)	MINÍMA (m)	
TGL	DERIVADOS DE PETRÓLEO CLAROS E ESCUROS	184	35	11,35	10	2,1	52,15

Tabela 10

CONTROLE DE PROFUNDIDADE

O controle de profundidade local é de responsabilidade da autoridade portuária, que atuará em conjunto com os operadores portuários e a praticagem com o intuito de manter o calado máximo permitido atualizado.

DIMENSÕES MÁXIMAS DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS (TGL)

Características Operacionais:

➤ Comprimento Operacional	226,25 tons métricas;
➤ Cais acostável	24,50 metros;
➤ Profundidade de projeto	12,50 metros;

Restrições referentes aos navios:

➤ Porte bruto máximo	40.000 tons métricas;
➤ Comprimento total máximo	184,00 metros;
➤ Boca máxima	30,00 metros;
➤ Calado Máximo	11,35 metros;
➤ Altura Máxima do Manifold	12,00 metros;

A altura máxima do manifold foi calculada considerando os limites de extensão do mangote e condições ambientais operacionais.

AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO E ATRACAÇÃO

Não existem equipamentos para auxiliar/monitorar nos Piers para auxiliar nas manobras de aproximação/atracação.

6.2. ARRANJO DE ATRACAÇÃO E DE AMARRAÇÃO

O píer do TEVIT/TGL tem 6 defensas de acostagem e 11 cabeços de amarração para passagem dos cabos de amarração, conforme figura abaixo, a qual representa a planta do TGL (Vide APÊNDICE D).

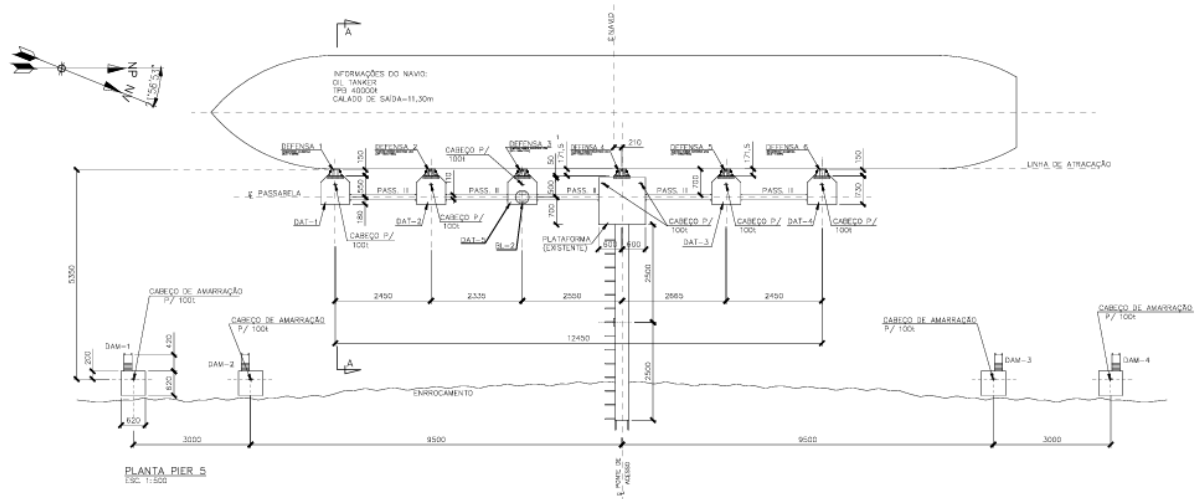


Figura 4

Além dos cabos do navio, é compulsório o uso dos cabos de terra (nylon 8 pol). Estes são cabos curtos (um por dolphin), os quais fornecem uma maior segurança à operação, por serem cabos resistentes e trabalharem impedindo o movimento de afastamento do navio em relação ao cais. Tradicionalmente esses cabos são apelidados de “jibóia”, em virtude da forma como ficavam aduchadas (assemelhando-se à forma como o animal de mesmo nome se posiciona) e das suas dimensões e dificuldade de manejo. Para navios de 40.000TPB, ou aproximados, são passados 4 outros cabos longos de lançante (nylon 8 pol), vindos de terra, dois à vante e dois à ré, que reforçam a amarração e diminuem a probabilidade de ruptura dos lançantes de bordo.

Aproximação			Pontos de amarração		Cabos de Amarração (Proa x Popa)		
Berço	Velocidade Máxima (Nós)	Ângulo Máximo (°)	Cabeços	SWL	Lançantes	Través	Espringues
TGL	0,5	5	11	100 ton	3 x 3	3 x 3	2 x 2

Tabela 11

6.3. CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA E DESCARGA

PRODUTOS MOVIMENTADOS	MANGOTES	COMPRIMENTO	RECEBIMENTO OU ENVIO	TEMPERATURA (° C)		VAZÃO MÁXIMA (m³ / h)	PRESSÃO MÁXIMA (bar)
				MÍNIMA	MÁXIMA		
CLAROS	1 X 08"	22 METROS (1 mangote de 10m + 1 de 12m, conectados)	ambos	15	40	1.200	10

ESCUROS	1X 08"	22 METROS (1 mangote de 10m + 1 de 12m, conectados)	ambos	30	70	1.200	10
----------------	--------	---	-------	----	----	-------	----

Tabela 12

7. Comunicação Antes da Chegada

O navio que pretenda operar no TEVIT/TGL deverá enviar previamente e preenchido, as informações constantes do Apêndice B, haja vista que estas informações são imprescindíveis para a preparação da operação.

O Terminal enviará antes da chegada do navio uma relação de informações baseadas no ISGOTT (Pre-Arrival Exchange of Information) – Apêndice C. Também enviará o Livreto de Informações Portuárias do Terminal (Port Information) através da Agência após confirmação da operação no terminal. Bem como a lista dos documentos necessários para liberação com as autoridades locais.

O início das operações será autorizado somente quando todas as eventuais pendências da Lista de Verificação de Segurança – LVSO (ISGOTT) forem solucionadas pelo navio.

Reparos a bordo que envolvam serviço a quente ou que impossibilite o uso do MCP e lavagem nos tanques de carga do navio não podem ser realizados com o navio atracado. Devem ser realizados preferencialmente na área de fundeio. Para realização desses serviços com o navio atracado, será necessária autorização prévia do Terminal.

Os navios que se destinam às instalações do TEVIT/TGL deverão indicar a estimativa de chegada (ETA), com 48 e 24 horas de antecedência. A alteração ou confirmação da chegada do navio deverá ser comunicada com antecedência mínima de 24 horas. Na informação do ETA, deve ser especificado pelo navio se a hora mencionada é local ou GMT.

A hora de chegada é considerada no instante em que o navio alcança a área de fundeio ou em condições de mau tempo que impossibilite o fundeio, o momento do final do plano de viagem do navio (End of Sea Passage - EOSP).

A notificação de pronto a operar somente será aceita se o navio realmente estiver, sob todos os aspectos, pronto a iniciar a operação.

A ordem de atracação dos navios no TEVIT/TGL é definida pela programação da Transpetro.

7.1. INFORMAÇÃO DO TERMINAL PARA O NAVIO

Em todas as fases, conforme descrito nos subitens abaixo, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

7.1.1 NA CHEGADA

As autoridades portuárias são acionadas pelos agentes dos navios em razão da chegada e previsão para atracação. Como regra geral, a visita e o despacho são realizados pela agência marítima, após a atracação.

Troca de Informações Navio / Terminal

As informações do terminal para o navio e vice-versa são trocadas antes da chegada e durante a liberação inicial após a atracação, bem como informações relevantes de Segurança, tais como, rotas de fuga, fluxograma de Emergência, contatos em emergência, relação dos telefones do porto de acordo com o item **1 Procedimentos de Emergência**, e detalhes das Rotas de Saída em caso de evacuação da tripulação do navio em emergência.

7.2. INFORMAÇÃO DO NAVIO PARA O TERMINAL

As informações a serem trocadas entre o Terminal e o Navio, antes da chegada, estão descritas nos Apêndices “B” e “C”, conforme recomendações ISGOTT.

8. Informações Operacionais

8.1. ATRACAÇÃO

SISTEMA DE AMARRAÇÃO DO NAVIO

Os cabos de amarração merecem cuidados permanentes a fim de conservar o navio atracado dentro de limites seguros de afastamento do píer. Todos os cabos precisam ser mantidos sob tensão adequada durante a operação, atentando-se para o fato de os traveses se apresentarem com reduzidos comprimentos e, conseqüentemente, apresentam menor capacidade de elasticidade, resultando uma maior probabilidade de ruptura quando sofrendo esforços demasiados.

Todos os cabos de amarração deverão ser do mesmo tipo, bitola e material (fibra ou aço), não sendo permitido o uso de amarrações mistas.

Os cabos de amarração devem estar dispostos o mais simetricamente possível em relação à meia nau do navio.

Os traveses deverão ser orientados o mais perpendicularmente possível ao eixo longitudinal do navo.

Os espringues deverão ser orientados o mais paralelamente possível ao eixo longitudinal do navio.

8.2. ACESSO NAVIO / PORTO

O TGL não dispõe de escadas telescópicas para acesso às embarcações atracadas e nem área paralela e próxima o suficiente para uso da escada de portaló das embarcações. Portanto os navios deverão fixar suas pranchas de acesso para o dolphin e, as mesmas, deverão ser corretamente suportadas na varanda do navio e com rede de proteção instalada.

Os tripulantes que, ao desembarcarem, utilizarem as instalações do Terminal, não deverão circular pela área industrial. A circulação só poderá ser realizada através da utilização de veículos contratados pela agência protetora do navio que levará os tripulantes do navio até a portaria principal e vice-versa. **Não é permitido a circulação de tripulantes a pé.**

8.3. LIBERAÇÃO INICIAL

O início da operação só ocorre após o preenchimento da carta inicial, pelos representantes de terra e de bordo. O Plano de Carga e a sequência da operação, devem ser apresentados ao Operador do terminal e discutidas antes do início.

8.4. LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (LVSO)

Logo após a Atracação e antes do Início da Operação, a fim de verificar suas condições de segurança operacional, equipamentos e procedimentos, o GIAONT efetua a Inspeção de Segurança, de acordo com Lista de Verificação de Segurança Operacional, baseada na última edição do ISGOTT, e em conformidade com o tipo de navio.

Ao final, esta deverá refletir a condição exata do navio, no momento em que o Inspetor do Giaont deverá apresentar o resultado ao Comandante do navio ou seu representante legal. Caso seja observado algum item não conforme que possa afetar a segurança da operação, esta só se iniciará após a pendência ser sanada e o navio ser considerado seguro para operar.

8.5. MEDIÇÃO DE TANQUES

Deverão ser efetuadas por ocasião da liberação inicial e final, e todas as precauções quanto à segurança devem ser seguidas corretamente. Deve-se atentar para as precauções para prevenção dos riscos de ignição por centelha de eletricidade estática durante as medições, amostragens, conexões e operações de carga/descarga.

Equipamentos utilizados para esse fim deverão estar, além de certificados, serem à prova de explosão e estarem devidamente aterrados antes de seu uso (Procedimentos ISGOTT).

As medições/inspeções dos tanques de bordo são realizadas pelo pessoal do navio, mediante acompanhamento do Operador do Terminal, observadas todas as medidas de segurança aplicáveis ao caso.

8.6. POLÍTICA DE LASTRO, DE DESLASTRO E SLOP

A carga/descarga de água de lastro é permitida no interior do porto.

As redes e tanques de lastro e deslastro dos navios devem ser destinadas somente para esse fim, estando isoladas das demais redes de bordo.

O ato de deslastrar o navio, durante a operação, pressupõe que o Comandante tem pleno conhecimento da qualidade satisfatória e compatível da água despejada ao mar. Essa água

deverá estar livre de óleos e/ou resíduos oleosos, bem como de organismos patogênicos que possam alterar o equilíbrio microbiológico da região, causando danos à fauna e à flora marinha, provocando um impacto negativo na comunidade local e área de influência marinha do porto, e deverá fazê-lo em conformidade com a Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de navios - BWM.

O Terminal pode a qualquer tempo, quando as condições aparentes do deslastro sugerir possível contaminação das águas, solicitar a cópia do Relatório de Águas de Lastro, em conformidade com a Normam-20, resguardando seus interesses contra possíveis questionamentos.

SLOP

No TEVIT/TGL não existe a facilidade de recebimento de resíduos oleosos (SLOP).

8.7. PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO/DESCONEXÃO DE MANGOTES

ANTES DA TRANSFERÊNCIA DE CARGA

Ver item 8.4 Lista de Verificação de segurança operacional (LVSO).

ISOLAMENTO TÉRMICO

O isolamento elétrico entre navio e Terminal é feito por meio de flange isolador instalados nos mangotes de carga, a fim de garantir a segurança da conexão em conformidade com as recomendações do ISGOTT.

CONEXÃO DE MANGOTES

O Operador do Terminal irá dirigir as fainas de conexão e desconexão dos mangotes de carregamento.

Durante a atracação, o operador do Terminal permanecerá na posição do manifold do terminal que será utilizado, de forma a orientar o prático no correto posicionamento do navio.

O navio deve conectar peças de redução com o objetivo de dispor o diâmetro das tomadas de carga que possibilite a conexão dos mangotes de carregamento.

A conexão é efetuada pelo pessoal de terra, entretanto, para isso, o pessoal de bordo dará o apoio necessário. O mangote deverá ser suportado pelo guindaste de bordo durante toda a operação.

Após a conexão dos mangotes de carregamento, estes deverão ser testados quanto a sua estanqueidade. Desta forma, deve-se iniciar o bombeio com a mínima vazão/pressão possível.

Um representante de bordo acompanhará toda a operação, devendo estar próximo à tomada de carga do navio.

8.8. PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE CARGA.

O início da operação está condicionado à realização de uma conferência preliminar (Safety Key Meeting) na qual serão acordados e assinados a LVSO (ISGOTT - Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra) e a Carta Inicial.

Para o início da transferência, o Pronto para Operar deve ser assinado por todas as partes (Navio/Terminal).

O monitoramento das pressões no manifold do navio é feito durante a transferência da carga, de hora em hora e registrado pelos representantes de bordo e terra.

O Terminal controla as variáveis internas de pressão por meio do sistema supervisor de controle centralizado. As vazões e volumes acumulados são obtidos de hora em hora e comparados entre as partes, tendo como limite o definido na carta de Monitoramento Operacional, que é entregue e discutida com o representante do navio na liberação inicial.

Qualquer alteração nas condições de operação deve ser comunicada e documentada entre as partes. Durante a operação, é expressamente proibido o fechamento de válvulas que ocasionem contrapressão no sistema.

A interrupção da transferência de carga deve ocorrer em qualquer situação que possa oferecer perigo, seja para o navio ou para o Terminal. A equipe de terra está autorizada a interromper ou suspender a operação de transferência de carga no caso de descumprimento de quaisquer das regras e normas concernentes à segurança universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de petróleo. O comandante do navio tem o direito de interromper a operação de transferência de carga caso tenha razões para crer que as operações em terra não oferecem segurança, desde que avise com antecedência a equipe de terra.

Em qualquer emergência, o Terminal interrompe as operações para que todos os recursos estejam voltados para a mitigação do sinistro. As ações e os contatos para cada tipo de emergência estão descritos no Plano de Resposta a Emergências do terminal (PRE) e o Plano de Emergência Individual (PEI), e os principais telefones são fornecidos no item 1.

Em caso de haver pendências do navio relacionadas a LVSO (ISGOTT - Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra) e a Carta Inicial, e que não sejam solucionadas pela tripulação a tempo, o navio não terá autorização pelo Terminal para iniciar a operação.

RESTRIÇÃO AO EXCESSO DE FUMAÇA E RAMONAGEM

Durante todo o período em que o navio estiver atracado junto ao TEVIT/TGL, é vedado descarregar fumaça densa pela chaminé e efetuar ramonagem ou limpeza de tubulação de caldeira, de qualquer espécie (MARPOL). Além disso, devem ser tomadas precauções para que não escapem centelhas pela chaminé. O descumprimento dessa regulamentação acarretará uma ou várias das seguintes sanções:

- Interrupção imediata das operações;
- Multa das autoridades competentes;
- Desatracação compulsória do navio do píer;
- Comunicação da infração aos armadores;

- As multas, perda de tempo e todas as demais despesas correlatas serão debitadas ao navio.
- Despesas diversas que possam causar prejuízos aos interesses da Transpetro.

RESTRIÇÃO / CONDIÇÃO DE EMBARCAÇÃO NO COSTADO

Deverá ser observada cuidadosamente a proibição quanto à permanência de embarcações miúdas no costado ou nas proximidades dos navios, enquanto atracados. Somente as embarcações de serviço, ou aquelas autorizadas pelas Autoridades Marítimas/Portuárias, ou autorizadas pelo Terminal, poderão ficar nas proximidades ou a contrabordo do navio, e desde que satisfaçam as condições de segurança. A transgressão dessa norma será imediatamente comunicada às Autoridades Marítima/Portuária competentes.

Todos os navios em operação no TEVIT/TGL devem manter em tempo integral suas máquinas prontas para partida.

RESTRIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO HÉLICE

Os navios atracados não poderão movimentar seu(s) hélice(s) sem autorização expressa da Gerência do Terminal após solicitação formal feita pelo Armador à Transpetro.

INSPEÇÕES INTERMEDIÁRIAS

Conforme apêndice A do "ISGOTT", são realizadas pelo GIAONT durante a operação do navio em intervalos acertados no momento da liberação inicial que não poderão exceder 6 horas, de acordo com os critérios de segurança operacional e registradas na LVSO. Em operações de STS a inspeção não poderá exceder 4 horas.

MONITORIAMENTO DE PRESSÃO E VAZÃO

O Terminal manterá o controle das variáveis internas de pressão de seus dutos através de sistema supervisor de controle.

O monitoramento das pressões do manifold, vazão, bem como volume total de carga, deverá ser registrados e aferidos pelos representantes de bordo e terra, no intervalo de hora em hora. Qualquer diferença significativa deverá ser investigada e a operação de transferência interrompida, se necessário.

Qualquer alteração nas condições de operação deve ser comunicada previamente e documentada.

Durante a operação, é expressamente proibido o fechamento de válvulas que possam ocasionar contrapressão no sistema (Navio x Terminal).

INTERRUPÇÕES DAS OPERAÇÕES

A interrupção das operações de carga ou descarga do navio podem ocorrer em qualquer situação, seja no Navio ou no Terminal, tais como:

- Temporariamente durante tempestades, com incidência de raios, ventos ou correntes intensas (Conforme parâmetros listados na LVSO do ISGOTT);
 - No caso de descumprimento de quaisquer das regras e normas concernentes à segurança, universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de petróleo;
 - Caso o Comandante do navio tenha razões para crer que as operações em terra não ofereçam segurança, desde que avise com antecedência aos operadores do píer;
 - Vazamento de produto no navio ou no Terminal;
 - Diferença elevada entre o descarregado e o recebido em terra ou recebido no navio;
 - Descumprimento de qualquer item do re-check da LVSO.
- Ver item 5.6 Principais Riscos

Em qualquer emergência, o Terminal poderá interromper as operações, para que todos os recursos possam estar voltados para a mitigação de eventual sinistro.

REQUISITOS ESPECIAIS DE GLP

Não aplicável

8.9. DRENAGEM, MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO

Após o término da operação, o Terminal deverá se certificar sobre a autorização para o fechamento das tomadas de carga - Navio x Terminal – (Manifold).

O Terminal autorizará o início da drenagem dos mangotes de carregamento utilizados. O representante do navio ficará responsável por providenciar a drenagem do trecho de bordo e dar o pronto para a desconexão.

MEDIÇÕES FINAIS

As medições finais dos tanques de bordo são realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pelos representantes do Terminal. Deverão ser efetuadas por ocasião da liberação final e todas as precauções quanto à segurança devem ser seguidas corretamente. Equipamentos utilizados para esse fim deverão estar, além de certificados, serem à prova de explosão e estarem devidamente aterrados antes de seu uso (Procedimentos ISGOTT).

A liberação final da operação deverá ocorrer após a comparação das quantidades movimentadas (Navio x Terminal), bem como todo o complemento da documentação de estadia.

Ao final, toda documentação da operação deverá ser trocada entre as partes (Navio x Terminal), e devidamente assinadas, bem como todo o complemento da documentação da estadia.

8.10. LAVAGEM DE TANQUE

A lavagem de tanque de carga do navio atracado no TEVIT/TGL não é considerada uma operação comum, não sendo permitida em condições rotineiras. Entretanto, a operação de COW poderá ser permitida desde que autorizada pela programação Transpetro e autorizada pela Supervisão do Terminal, após consulta à Gerência.

Os navios autorizados a realizar a operação de COW devem preencher os requisitos principais conforme a Seção 12.5 do ISGOTT.

8.11. REPARO NO PORTO

Enquanto o navio estiver atracado, não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção que envolvam ou possam envolver risco de centelhas ou outros meios de ignição.

Em casos extremos – onde a manutenção for imperiosa - todas as normas de segurança deverão ser observadas e atendidas e deverá ter a anuência do navio e do terminal, após aprovação de uma Análise de Risco.

Qualquer tipo de reparo que implique em alguma restrição do navio durante a estadia deverá ser previamente autorizado pelo Terminal.

Salienta-se que, em todos os casos, é expressamente vedado realizar qualquer tipo de manutenção que importe em restrição da máquina, que impeça ou dificulte a movimentação do navio por seus próprios meios

8.12. GÁS INERTE

Em caso de dificuldades ou problemas no sistema de gás inerte do navio, a operação será suspensa até que o sistema esteja de acordo com o mínimo aceitável.

Os navios deverão possuir atmosferas inertes a inflamabilidade e explosão nos tanques a serem carregados.

8.13. ABASTECIMENTO DE BUNKER

Não há fornecimento de bunker no Terminal Aquaviário de Vitória (TEVIT/TGL).

8.14. PREVENÇÃO À POLUIÇÃO

O navio enviará, antecipadamente, um resumo de seus planos de emergência (SOPEP).

8.15. ÁGUA POTÁVEL

O terminal fornece água potável através de tubulação no píer. A solicitação de abastecimento deve ser feita pelo navio diretamente à Vale via rádio VHF canal 06.

8.16. DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO

Durante a manobra de desatracação e saída do porto deve-se observar os limites do canal e os perigos relatados no item 5 e seus subitens.

Respeitadas a condição de saída supracitada, o Prático normalmente inicia a manobra de desatracação logo após o fim da liberação final, ou seja, ao término do preenchimento/assinaturas dos documentos.

deverão ser observadas condições seguras para o desembarque do Prático. O prático normalmente desembarca no mesmo ponto de embarque.

8.17. ATENDIMENTO AO ISPS CODE

Em caso de necessidade (de incidente de proteção), as medidas de proteção podem ser acionadas pelo navio por intermédio do supervisor de segurança portuária do Terminal - PFSO – ou via rádio VHF. O terminal opera normalmente no nível 1 de segurança.

Contato: Ver item **2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE)**

9. ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO

9.1. CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS

O Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS - Vessel Traffic Service) é um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de monitorar de forma ativa o tráfego aquaviário, cujo propósito é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.

De acordo com a Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Tráfego de Embarcações (NORMAM- 602/DHN), o Centro de Controle Operacional do Vitória VTS atua como Serviço de Informação (INS – Information Service), que promove informações essenciais e tempestivas para assistir os processos de tomada de decisão a bordo. As informações de caráter genérico e Avisos aos Navegantes são transmitidos a intervalos regulares, a cada seis horas, iniciando-se a 00h, ou por solicitação do navegante. Informações de caráter eventual, que envolvam a segurança da navegação, são transmitidas por iniciativa do Vitória VTS.

O Serviço de Informação (INS), quando solicitado, poderá fornecer: relatório de posições, identificação e intenções de outras embarcações; condições das vias navegáveis, fundeadouros, cais e terminais; perigos; condições meteorológicas e hidrológicas ou qualquer outro fator que possa auxiliar na tomada de decisão do Comandante da embarcação ou do Prático embarcado ou, ainda, influir no trânsito de uma embarcação.

O sistema provê a cobertura de toda a área do Vitória VTS, que inclui a área do Porto Organizado, do Complexo Portuário de Tubarão (Porto de Tubarão - Terminal de Minérios; Porto de Praia Mole - Terminal de Carvão e Terminal de Produtos Siderúrgicos, Terminal de Produtos Diversos e Terminal de Granéis Líquidos), das áreas de espera e de fundeio, dos canais de acesso e das bacias de manobra.

A área de cobertura do Vitória VTS é delimitada pelas seguintes coordenadas:

Ponto	Latitude	Longitude
1	<i>20° 19' 30'' S</i>	<i>040° 16' 36'' W</i>
2	<i>20° 19' 36'' S</i>	<i>040° 21' 07'' W</i>
3	<i>20° 19' 26'' S</i>	<i>040° 21' 00'' W</i>
4	<i>20° 18' 40'' S</i>	<i>040° 16' 56'' W</i>
5	<i>20° 16' 25'' S</i>	<i>040° 14' 00'' W</i>
6	<i>20° 16' 25'' S</i>	<i>040° 08' 00'' W</i>
7	<i>20° 24' 00'' S</i>	<i>040° 08' 00'' W</i>
8	<i>20° 24' 00'' S</i>	<i>040° 17' 00'' W</i>

Tabela 13

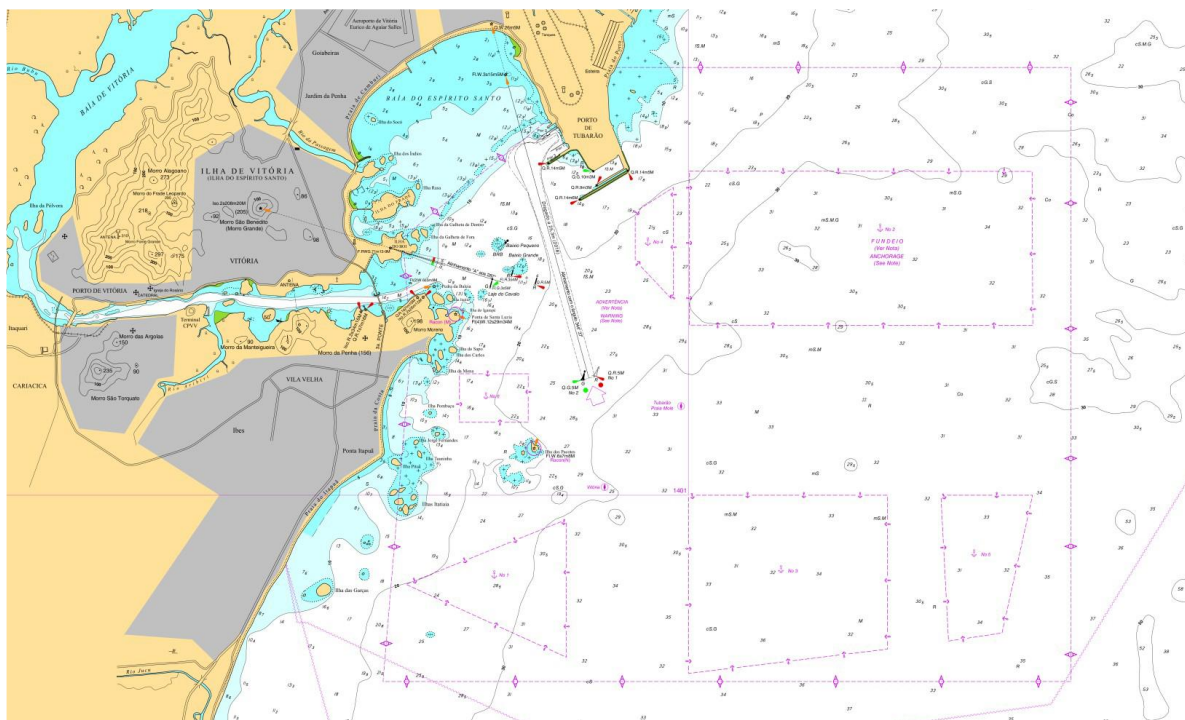


Figura 5

O Centro de Controle Operacional (CCO) do Vitória VTS está localizado na Estrada de Capuaba, 1500 – Bairro Ilha das Flores – Vila Velha – ES, CEP: 29.115-900.

Telefones: +55 (27) 2104-3482 (Supervisor VTS – 24h), +55 (27) 2104- 3480 (Controlador VTS –
horário comercial).

E-mails: vitoriavts@vports.gov.br (Supervisor VTS – 24h); e vitoriavts.manager@codesa.gov.br; (Gerente VTS – horário comercial).

Horário de funcionamento: 24h/7d.

Conforme as orientações contidas nas Normas da Autoridade Marítima para o Tráfego e permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras NORMAM-08/DPC o controle de entrada e saída dos Portos do Espírito Santo é exercido por intermédio do Centro de Coordenação e Controle de Atividades Marítimas (CCCAM), cujo indicativo rádio é PWG77 e funciona no Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário da Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES), guarnecendo permanentemente o canal 16 na faixa de VHF, bem como o telefone (27) 2124-6526/6523 e o email cpes.merep@marinha.mil.br.

Todas as embarcações, estrangeiras e nacionais, durante sua movimentação e estadia nas zonas portuárias de jurisdição da CPES, deverão manter contato com o CCCAM, por meio das agências marítimas ou seus representantes legais, pelo Sistema Porto Sem Papel (PSP), no email cpes.merep@marinha.mil.br, nos telefones de contato, no canal 16 em VHF, ou pessoalmente.

Todas as comunicações rádio em VHF, dentro da área de cobertura, devem ser objetivas, concisas e de acordo com os procedimentos de comunicação rádio padrão da IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

Todos os Navios Mercantes na área de fundeio, ou em movimentação de entrada e saída nos portos do Espírito Santo deverão permanecer com seu AIS ligado.

PROCEDIMENTOS DE COMUNICAÇÃO NA ÁREA DE COBERTURA VTS:

Os comandantes das embarcações devem ter conhecimento dos Procedimentos para os Navegantes do Vitória VTS, disponíveis no sítio da Vports na *internet*, no endereço: <http://www.vports.gov.br>.

Todas as comunicações rádio em VHF, dentro da área de cobertura do Vitória VTS, deve ser objetivas, concisas e de acordo com os procedimentos de comunicação rádio padrão da IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

Os idiomas português ou inglês devem ser utilizados nas comunicações em VHF.

O Centro de Controle Operacional do Vitória VTS, indicativo de chamada Vitória VTS, mantém escuta permanente nos canais VHF 16 e 73 para informações de tráfego e condições meteoceanográficas.

Os navegantes devem, preferencialmente, efetuar suas chamadas pelo VHF no canal 73.

As informações fornecidas pelo Vitória VTS se destinam a auxiliar o comandante da embarcação, a fim de contribuir para o aumento da segurança da navegação. Tais informações não substituem os regulamentos em vigor e não podem ser utilizadas como razão para desconsiderá-los ou abster-se de quaisquer medidas que sejam consistentes com as regras de navegação. A responsabilidade pela segurança da navegação é do usuário da via navegável.

Todas as embarcações, estrangeiras e nacionais, durante sua movimentação e estadia nas zonas portuárias de jurisdição desta Capitania, deverão manter contato com o CCCAM, por meio das agências marítimas ou seus representantes legais, pelo Sistema Porto Sem Papel (PSP), no email cpes.merep@marinha.mil.br, nos telefones de contato, no canal 16 em VHF, ou pessoalmente.

Todos os Navios Mercantes na área de fundeio, ou em movimentação de entrada e saída nos portos do Espírito Santo deverão permanecer com seu AIS ligado.

9.2. AUTORIDADE MARÍTIMA

CPES – Capitania dos Portos do Espírito Santo – Marinha do Brasil.

Rua Belmiro Rodrigues da Silva, 145, Enseada do Suá, Vitória – ES. CEP: 29.050-435.

Telenefone: +55 27 2124-6555.

O trâmite de liberação do navio pela CPES cumprirá as prescrições regulamentares conforme determinado na Normam 08, capítulo 02.

O canal de acesso e as águas interiores do TEVIT/TGL, são delimitados pelas posições de coordenadas geográficas discriminadas no item 5.8 CANAL DE ACESSO deste documento.

A Autoridade Marítima, representada pela Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) têm o propósito de contribuir para a orientação, coordenação e o controle das atividades inerentes à Marinha Mercante, organizações correlatas e atividades de Esporte e Recreio, no que se refere à defesa nacional, salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação e prevenção da poluição hídrica, concernente às embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

9.3. PRATICAGEM

O serviço de Praticagem é obrigatório no Porto de Tubarão e executado através do Sindicato dos Práticos do Estado do Espírito Santo, em conformidade com os conceitos e instruções definidas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAN) e Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo (NPCP-ES).

As zonas de praticagem obrigatória têm como limites os locais de embarque e desembarque de prático, assinalados na carta, e os de atracação ou desatracação.

Está em conformidade com os conceitos e instruções definidas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) e Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo (NPCP-ES). O serviço de Praticagem é obrigatório a partir da entrada do canal de acesso, exceto aqueles previstos na Normam-12, item 0404.

A solicitação de prático deve ser feita à "Praticagem do Espírito Santo", através da agência marítima do navio ou seus representantes, em Vitória. Sua sede fica na Rua Abail do Amaral Carneiro, 41, 9º andar, Enseada do Suá; telefone (27) 3200-3898; fax (27) 3325-4586; e-mail praticagem@praticagem.com.br. A Praticagem mantém escuta permanente em radiotelefonia VHF, canais 16 e 74, em inglês e português.

O tempo mínimo para solicitação de prático é de 02 (duas) horas de antecedência.

Salienta-se que cada Comandante é o único responsável pelas manobras, cabendo-lhe todas as informações a serem prestadas ao Prático acerca de quaisquer peculiaridades, condições específicas ou dificuldades existentes, como deficiência de máquinas, caldeiras, problemas ou avarias de aparelhos de auxílio à navegação, cabos de amarração ou de qualquer elemento que possa vir a acarretar perigo no que concerne à atracação/desatracação, à operação, à segurança do navio bem como das instalações do Terminal.

Caso o Comandante não acate as instruções do prático, a fim de preservar a segurança da manobra do navio, o Capitão do Porto, por meio da agência do navio, deverá ser comunicado por escrito. Esse fato deverá ser relatado ao supervisor do terminal pela agência do navio ou seus representantes.

A Organização de Praticagem que opera no TEVIT/TGL é o Sindicato dos Práticos do Estado do Espírito Santo.

A solicitação de prático deve ser feita à “Praticagem do Espírito Santo”, através da agência marítima do navio ou seus representantes, em Vitória. Sua sede fica na Rua Abail do Amaral Carneiro, 41, 9º andar, Enseada do Suá, Vitória - ES; telefone (27) 3200-3898; fax (27) 3325-4586; e-mail praticagem@praticagem.com.br. A Praticagem mantém escuta permanente em radiotelefonia VHF, canais 16 e 74, em inglês e português.

9.4. IMPRATICABILIDADE

Conforme as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo (NPCP/ES), é competência do Capitão dos Portos declarar a impraticabilidade da barra. A impraticabilidade é a situação que se configura quando as condições meteorológicas, o estado mar, acidentes ou fatos da navegação ou deficiências técnicas implicam em inaceitável risco à segurança da navegação, desaconselhando a realização de fainas de praticagem, o tráfego de embarcações e/ou o embarque/desembarque do Prático. A declaração de impraticabilidade nesta ZP, total ou parcial, é competência legal do Capitão dos Portos.

A declaração de impraticabilidade seguirá parâmetros básicos, como a condição de intensidade do vento acima de Força 7 na Escala Beaufort e/ou a presença de vagas na bacia de evolução correspondendo a estado do mar 4 na Escala Douglas. Nesses casos, a critério do Capitão dos Portos, a impraticabilidade poderá aplicar-se a toda a ZP ou ser parcial, quando as restrições à execução de fainas de praticagem se aplicarem tão somente a determinados locais, embarcações, manobras e/ou navegação de praticagem.

Constatado que as condições de mar, vento e visibilidade estejam desfavoráveis, a Praticagem, por meio de seu representante legal, deverá solicitar a impraticabilidade à Capitania dos Portos, especificando as condições reinantes na região que foram consideradas preliminarmente como risco à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente ou às fainas de praticagem na ZP, tais como:

- a) Condições meteorológicas e estado do mar adversos na barra, ponto de espera de prático, canal de acesso, bacia de evolução e área de manobra;
- b) Condições específicas da embarcação, do berço de atracação e bordo;
- c) Direção e intensidade do vento, inclusive nas rajadas;
- d) Visibilidade restrita;
- e) Área vélica da embarcação a ser manobrada;
- f) Relação entre calado e borda livre da embarcação a ser manobrada;
- g) Período, altura e direção das vagas;
- h) Ocorrência de ondulação e vento em direções distintas (bi modalidade);
- i) Ocorrência de correntes transversais;
- j) Tipo, potência e quantidade de rebocadores a serem empregados;
- k) Limitação de atuação de rebocadores devido ao balanço;

- l) Deficiência na sinalização náutica;
- m) Parâmetros estabelecidos em simuladores de manobra;
- n) Acidentes ou fatos da navegação; e
- o) Demais deficiências técnicas do navio ou da tripulação.

A CPES informará, por meio de e-mail, a impraticabilidade total ou parcial da ZP à Praticagem, às Administrações dos Portos e dos Terminais, que deverão retransmitir às embarcações, aos armadores e demais integrantes da Comunidade Marítima e interessados.

9.5. REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS

É obrigatória a utilização de rebocador nas manobras de navios e embarcações no Porto Aquaviário de Vitória, em conformidade com os conceitos e instruções definidas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) e Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo (NPCP-ES).

Todas as embarcações que operam no TEVIT/TGL, que são classificadas quanto ao serviço e atividade como rebocadores, deverão atender ao preconizado nas Normas da Diretoria de Portos e Costas (DPC) pertinentes ao assunto.

Caberá ao Armador/Empresa de Navegação ou sua Agência de Navegação (representante legal, preposto e/ou mandatário no porto) requisitar os rebocadores necessários às manobras a serem efetuadas. Por ocasião da manobra, o Comandante da embarcação decidirá o dispositivo para o reboque, isto é, o número de rebocadores e seus posicionamentos para formarem o necessário binário de forças, sendo recomendável ouvir a sugestão do Prático. Os cabos de reboque e outros materiais a serem utilizados nas manobras com os rebocadores deverão ser adequados aos requisitos de segurança para a manobra. O seu fornecimento deverá ser produto de acordo entre o contratante, armador ou agente, e o contratado, a empresa de rebocadores.

Ao Comandante do navio caberá a decisão final quanto à utilização dos materiais adequados à manobra e dispositivos.

Nas manobras de rebocadores, junto à proa dos navios, é proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita através de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações.

O serviço de lanchas para embarque de rancho e material, recolhimento de lixo e fornecimento de lubrificantes, quando atracado, será permitido mediante autorização do Terminal. Este serviço deverá ser contratado via agência, cabendo ao Terminal, por meio do GIAONT, em conjunto com o Oficial de Serviço do navio, avaliar as condições de segurança da operação.

O TEVIT/TGL é atendido por empresas de rebocadores portuários devidamente cadastradas. Todos os rebocadores portuários envolvidos com manobras no TEVIT/TGL são inspecionados pelo menos a cada 6 meses e/ou a qualquer tempo, quando se fizer necessário.

Devido à alta rotatividade de embarcações ao longo do tempo, solicitamos que caso seja necessário, que entrem em contato com o Centro de Controle Operacional (CCO) do TEVIT/TGL, através de comunicação VHF 15/16, fins aquisição de lista de rebocadores atualizada.

9.6. OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS

Outros serviços marítimos relevantes para o porto, como por exemplo: mergulhadores, reparos de navios, lanchas de apoio etc., não estão disponíveis no TEVIT/TGL.

9.7. OUTROS TERMINAIS PETROLEIROS / DE GÁS

Não há outros terminais de petróleo e derivados na área do fundeadouro ou nas proximidades do berço.

9.8. OUTROS USUÁRIOS PRINCIPAIS

O Terminal Aquaviário de Vitória (TEVIT/TGL), está localizado o terminal privativo da VALE S. A.

10. Contatos

As tabelas que seguem indicam a organização, cargo, telefones, endereço eletrônico, canal e frequências de rádio dos principais contatos do Terminal e das empresas que nele atuam.

Organizações de Combate a Emergências

Ver tabela contatos **1.1 GERAL**

Serviços Portuários

Local	Contato	Telefone	E-mail	Canais VHF/UHF	
				Chamada	Conversação
Terminal	Gerente de Operações	(55 27) 9. 9718.1831	marco.vieira@transpetro.com.br	16	15
Comandante do Porto	Capitania dos Portos do ES	(55 27) 9. 2124.6500	-	16	11

Tabela 14

Agentes de Navegação e Fornecedores

Empresa	Negócio	Telefone	E-mail	Canais VHF/UHF	
				Chamada	Conversação
Agência Marítima GAC do Brasil	Agente Marítimo	+55 27 3024-3826 // +55 27 99255 9802// +55 27 99286.7542	shipping.vitoria@gac.com	16	A combinar
Não disponível	Reparos Navais de Pequeno Porte	-	-	-	-
Não disponível	Reparos Navais de Grande Porto	-	-	-	-
Não disponível	Descarte de Lixo	-	-	-	-
Não disponível	Mergulhadore s	-	-	-	-
Não disponível	Amarradores	-	-	-	-

Tabela 15

Autoridades Locais, Agências Estaduais e Nacionais

Ver item **9.2 AUTORIDADE MARÍTIMA**

11. DEFINIÇÕES

AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO – Conjunto de todos os recursos visuais, sonoros e radioelétricos, para utilização do navegante, com o propósito de possibilitar o reconhecimento de sua posição;

BAVIT – Base de combustíveis de Vitória/ES, da VIBRA ENERGIA S.A;

BP (Bollard Pull) – Tração estática longitudinal;

BUNKER – Combustível marítimo destinado aos navios;

CALM (Catenary Anchor Leg Mooring) - Sistema de fundeio e instalação do conjunto monoboia / mangotes submarinos;

COW (Crude Oil Washing) - limpeza dos tanques de carga do navio com o próprio produto por ele transportado;

CRE – Centro de Resposta a Emergências;

DWT – Deadweight;

EFEITO SQUAT - Aumento do calado de um navio em consequência do aumento da velocidade de deslocamento;

ESCALA BEAUFORT– Escala que mede a intensidade do vento a partir do estado do mar;

ETA (Estimated Time of Arrival) – Hora estimada de chegada;

GIAONT – Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional navio / Terminal;

IMO – International Maritime Organization;

ISGOTT – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals;

ISPS CODE – International Ship and Port Facility Security Code;

LOA – Length Overall

LVSO – Lista de Verificação de Segurança Operacional (ISGOTT);

MANIFOLD – Conjunto de tomadas de carga e válvulas, localizada a meia-nau, onde se conecta os braços e mangotes para a operação de carga ou descarga;

Maré seca – Condição em que a maré atinge a amplitude mínima em determinadas épocas do ano;

Marés de sizígia – Condição em que a maré atinge a amplitude máxima em determinadas épocas do ano;

NE – Nordeste;

NT – Navio Tanque;

OCIMF (Oil Companies International Marine Forum);

PEI – Plano de Emergência Individual;

PORTE BRUTO (Deadweight): Diferença entre o peso do navio com o máximo de carga autorizado e o peso do navio leve. Tal diferença, que pode ser expressa em toneladas métricas, corresponde pois, ao peso da carga, passageiros e sua bagagem, combustível e lubrificantes, aguada e víveres;

PRE – Plano de Resposta a Emergências;

PLEM (Pipe Line End Manifold) – Conjunto de válvulas e tubulações ao final do oleoduto submarino;

S – Sul;

SE – Sudeste;

SLOP – Tanque de resíduos;

SOLAS – Safety of Life at Sea – Convenção Internacional para salvaguarda da vida humana no mar;

SW – Sudoeste;

TPB – Tonelada de Porte Bruto;

VHF (Very High Frequency) – Frequência de rádio usada nas operações marítimas;

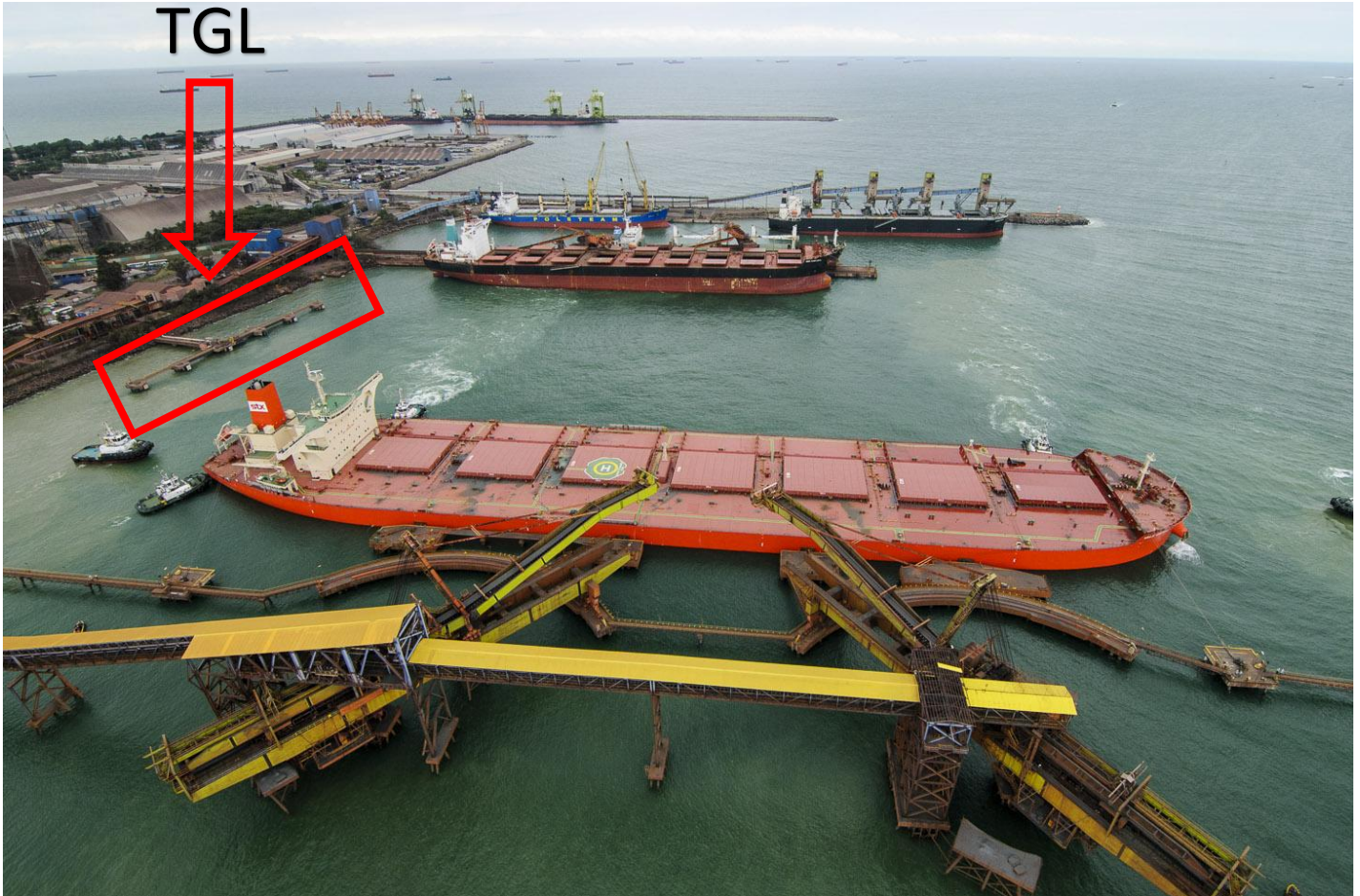
VTS (Vessel Traffic Service) – Serviço de tráfego para a embarcação;

W – Oeste;

ZP – Zona de Praticagem;

12.APÊNDICES

APÊNDICE A – Localização do terminal



APÊNDICE – B Informações antes da Chegada do Navio para o terminal

TRANSPETRO/DDT/ TP/DOP/DTNNESE/UO-BAES/OPBR/TEVIT TERMINAL AQUAVIÁRIO DE VITÓRIA- TEVIT/TGL		
Solicitação de Informações sobre o navio		
Nome do Navio:	Hora estimada de chegada:	
Bandeira:	Último Porto:	
Nome do Comandante:	Próximo Porto:	
Armador:	Agentes:	
O Navio possui sistema de gás inerte?	Teor de oxigênio nos tanques de carga:	
O navio pretende fazer lavagem com óleo cru?	O navio planeja fazer lavagem de tanques amarrado?	
Comprimento total (LOA):	Calado na chegada:	
Comprimento entre perpendiculares:	Calado máximo durante a transferência:	
Boca:	Calado na saída:	
Propulsão	Propulsão transversal	Rebocadores requeridos
Número de motores:	Proa (Nº e potência):	Mínimo:
Número de hélices:	Proa (Nº e potência):	
Número e tamanho dos flanges	Distâncias	
• Cargo: • Lastro: • Bunker:	• Proa ao manifold: • Costado ao Manifold: • Altura do manifold ao convés principal:	
Programação de carregamento		
Nomeação de Carga	Descarga do lastro para o mar	Descarga slop / lastro para terra
Tipo e quantidade (m³):	Quantidade (m³):	Quantidade (m³): Não aplicável
Tipo e quantidade (m³):	Tempo estimado:	Tempo estimado: Não aplicável
Programação de descarga		
Nomeação da Descarga	Descarga do lastro para o mar	Descarga slop / lastro para terra
Tipo e quantidade (m³):	Quantidade (m³):	Quantidade (m³): Não aplicável
Tipo e quantidade (m³):	Tempo estimado:	Tempo estimado: Não aplicável
Abastecimento solicitado		
Tipo e quantidade (HFO): Não aplicável	Tipo e quantidade (MDO): Não aplicável	
Informações adicionais (se houver):		

APÊNDICE – C

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 1 / 22

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO SSSCL INSTRUCTIONS FOR COMPLETING THE SHIP/ShORE SAFETY CHECKLIST

Antes de preencher o SSSCL, os representantes do navio e do terminal devem ler e compreender as instruções a seguir para garantir uma conclusão satisfatória. Uma aplicação eficaz do SSSCL fornecerá uma base para operações seguras enquanto o navio permanecer no terminal. É importante que cada parte aplicável seja preenchida como requerida para garantir esta operação segura. ANTES DA CHEGADA O navio deve preencher a parte 1A (e 1B se tiver SGI instalado) e, em seguida, encaminhar uma cópia ao terminal para análise antes da chegada. O terminal deve preencher a parte 2 e, em seguida, encaminhar da mesma forma, uma cópia ao navio para análise antes da chegada. Após a conclusão dos procedimentos de antes da chegada, se não for possível enviar uma cópia dos procedimentos concluídos ao navio e/ou terminal, então uma mensagem deve ser enviada confirmando a hora e a data do cumprimento desses procedimentos. Se houver qualquer problema pendente não marcado como "Sim" na caixa de status, isso deve ser explicado nas mensagens trocadas antes da chegada. VERIFICAÇÕES APÓS A ATRACAÇÃO O navio deve preencher a parte 3 e entregar uma cópia ao Representante do Terminal assim que possível, mas o mais tardar na Reunião de Liberação Inicial. O terminal deve preencher a parte 4 e entregar uma cópia ao navio o mais rápido possível, mas o mais tardar na Reunião de Liberação Inicial. VERIFICAÇÕES ANTES DA OPERAÇÃO - A REUNIÃO DE LIBERAÇÃO INICIAL O navio e o terminal devem cumprir a parte 5A durante a Reunião de Liberação Inicial. Cada parte deve reter uma cópia. Esse requisito é obrigatório a TODOS os petroleiros e gaseiros. Em operações com navios gaseiros, o navio e o terminal devem preencher a parte 5C adicional durante a Reunião de Liberação Inicial, e cada parte deve reter uma cópia (para mais informações, o ICS' Tanker Safety Guide: Liquefied Gas deve ser consultado). O navio e o terminal devem discutir e concordar com o conteúdo da parte 6 (Acordos), o qual resume os fatores operacionais detalhados acordados na Reunião de Liberação Inicial. Uma cópia deve ser postada no C.C.C., em local visível aos componentes da operação. O navio também deve completar as verificações adicionais antes da operação, aplicável a petroleiros e gaseiros, na parte 7A, imediatamente antes de iniciar as operações de transferência. Se operação COW estiver planejada, deve ser cumprido também a parte 7B. Se o navio planeja lavar e degaseificar tanques durante a operação, deve discutir essa intenção durante a Reunião de Liberação Inicial e, uma vez que o acordo for alcançado, fornecer uma cópia da parte 7C ao terminal antes de iniciar as operações. A DECLARAÇÃO O cumprimento dos checklists pelo navio, pelo terminal, ou por ambos, deve ser comprovado/rubricado no formulário da declaração. Após o cumprimento de todos os checklists, os representantes	Before completing the SSSCL, tanker and terminal representatives should read and understand the following instructions to ensure satisfactory completion. An effective application of the SSSCL will provide a basis for safe operations while the tanker is at the terminal. It is important that each applicable part is completed as required to ensure this. PRE-ARRIVAL The tanker should complete part 1A (and 1B if using an IG system) and then forward a copy to the terminal for review before arrival. The terminal should complete part 2 and then similarly forward a copy to the tanker for review before arrival. On completion of the pre-arrival parts, if it is not possible to send a copy of the completed part to the tanker and/or terminal, then a message should be sent confirming the time and date of completion to the relevant party before arrival. If there are any outstanding issues not marked "Yes" in the status box, this should be explained in this communication. CHECKS AFTER MOORING The tanker should complete part 3 and give a copy to the Terminal Representative as soon as possible, but no later than at the pre-transfer conference. The terminal should complete part 4 and give a copy to the tanker as soon as possible, but no later than at the pre-transfer conference. CHECKS BEFORE TRANSFER - THE PRE-TRANSFER CONFERENCE Tanker and terminal personnel should both complete part 5A as part of the pre-transfer conference. Each party should retain a copy. This requires completion by ALL tankers. If bulk gases are to be transferred, the tanker and terminal personnel should also complete the additional part 5C as part of the pre-transfer conference, and each party should retain a copy (for further information, see ICS' Tanker Safety Guide: Liquefied Gas). The tanker and terminal personnel should discuss and agree the content of part 6 (Agreements), which summarises the detailed operational factors agreed at the pre-transfer conference. A reference copy for personnel on the tanker and in the terminal should be displayed at the relevant control stations. Tanker personnel should also complete the additional pre-transfer checks for all tankers in part 7A immediately before beginning transfer operations. If COW is planned, they should also complete part 7B. All tankers planning on tank cleaning and/or gas freeing alongside should discuss the intention during the pre-transfer conference and, once agreement is reached, provide a copy of part 7C to the terminal before beginning operations. THE DECLARATION When completed, each separate checklist part should be checked off and initialled by tanker personnel, terminal personnel, or both, in the relevant boxes on the declaration form. When all parts are addressed, tanker and terminal representatives should agree the intervals at which they undertake repetitive checks of items applicable to their responsibility from the SSSCL, and that could impact on the safety of the operation if not monitored. This interval should be noted in the declaration, after which the two representatives may agree to start operations and
--	--

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 2 / 22

do navio e do terminal devem acordar os intervalos para realização das verificações repetitivas (<i>re-checks</i>) dos itens aplicáveis do SSSCL ao navio e ao terminal, e que podem impactar a segurança da operação se não forem monitorados. Este intervalo acordado é parte da declaração. O navio e o terminal devem reter uma cópia de todos os <i>checklists</i> da lista de verificação e da declaração. RESUMO DAS VERIFICAÇÕES REPETITIVAS DURANTE E APÓS A OPERAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA As verificações repetitivas a serem realizadas em intervalos acordados na Reunião de Liberação Inicial pelo navio e pelo terminal existem para: • Atuar como um auxiliar de memória para o navio e terminal, monitorando itens operacionais importantes durante as operações. • Fornecer uma base para verificações durante os serviços de quarto e passagens de serviço. • Permitir a tomada de decisões caso as condições mudem durante o curso das operações. Quando um item analisado durante o <i>re-check</i> não estiver mais em conformidade com as condições originais acordadas durante a Reunião de Liberação Inicial, o navio ou representante do terminal deve tomar medidas imediatas para sanar o problema ou paralisar as operações até que as condições acordadas na Reunião de Liberação Inicial sejam restabelecidas. Se a paralisação for necessária, o navio e representantes do terminal devem se reunir para acordar as ações para resolver o problema e retomar a operação de forma aceitável. O navio deve completar as verificações repetitivas na parte 8 nos intervalos acordados. O registro deve estar disponível para análise do terminal. O terminal deve completar as verificações repetitivas na parte 9 nos intervalos acordados. O registro deve estar disponível para análise do navio. O navio e o terminal devem fornecer uma cópia final das partes 8 e 9 ao outro, quando as operações forem concluídas. Isso fornecerá uma base para a análise da operação e verificação dos <i>re-checks</i> realizados.	<i>add their details.</i> <i>The tanker and terminal should retain a copy of all checklist parts and the declarations for their files in accordance with the operator's document retention period.</i> SUMMARY OF REPETITIVE CHECKS DURING AND AFTER TRANSFER <i>Repetitive checks to be undertaken at intervals agreed in the pre-transfer conference by the tanker and terminal representatives are provided to:</i> • <i>Act as an aide memoire for tanker and terminal personnel to monitor key operational items during the period of operations.</i> • <i>Provide a basis for status checks at watch or shift handovers.</i> • <i>Enable decision making in the event that conditions change during the course of operations.</i> <i>Where an item reviewed during the repetitive checks is no longer in compliance with the original status agreed during the pre-transfer conference, the tanker or terminal representative should take immediate steps to remedy the issue or cease operations until the status agreed at the pre-transfer conference can be reinstated.</i> <i>If cessation is necessary, the tanker and terminal representatives should meet to agree the course of action taken to resolve the issue and agree that resumption is acceptable.</i> <i>The tanker personnel should complete the repetitive checks in part 8 at the agreed intervals. The record should be available for terminal personnel to review.</i> <i>The terminal personnel should complete the repetitive checks noted in part 9 at the agreed intervals. The record should be available for tanker personnel to review.</i> <i>The tanker and terminal personnel should provide a final copy of their parts 8 and 9 to the other when operations are completed. This will provide a basis for review of the operation and verification of checks undertaken.</i>
---	--

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 3 / 22

VERIFICAÇÕES ANTES DA CHEGADA
 INSTRUCTIONS FOR COMPLETING THE SHIP/ShORE SAFETY CHECKLIST

Data e Hora: _____
 Date and Time

Porto e Berço: _____
 Port and Berth

Nome do Navio: _____
 Ship's Name

Terminal: _____
 Terminal

Produto a ser transferido: _____
 Product to be transferred

PARTE 1A – NAVIO – VERIFICAÇÕES ANTES DA CHEGADA PART 1A – TANKER – CHECKS PRE-ARRIVAL			
Item Item	Verificação Check	Condição Status	Observações Remarks
1	As informações de antes da chegada são trocadas. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2).	☐ Sim/Yes	
2	Conexão internacional está disponível. International shore fire connection is available (5.5, 19.4, 3.1).	☐ Sim/Yes	
3	Mangotes de transferência são de construção adequada. Transfer hoses are of suitable construction (18.2).	☐ Sim/Yes	
4	Port Information do terminal analisado. Terminal information booklet reviewed (15.2.2).	☐ Sim/Yes	
5	Informações de antes da atracação são trocadas. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3).	☐ Sim/Yes	
6	Válvulas de vácuo/pressão e/ou suspiros de alta velocidade estão operacionais. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8).	☐ Sim/Yes	
7	Analisadores de oxigênio fixos e portáteis estão operacionais. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4).	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 4 / 22

PARTE 1B – NAVIO – VERIFICAÇÕES ANTES DA CHEGADA SE EQUIPADO COM SGI PART 1B – TANKER – CHECKS PRE-ARRIVAL IF USING NA INERT GAS SYSTEM			
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição <i>Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
8	Os registradores de pressão e oxigênio do sistema de gás inerte estão operacionais. <i>Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11).</i>	☐ Sim/Yes	
9	O sistema de gás inerte e equipamentos associados estão operacionais. <i>Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11).</i>	☐ Sim/Yes	
10	O teor de oxigênio dos tanques de carga está abaixo de 8%. <i>Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3).</i>	☐ Sim/Yes	
11	Os tanques de carga estão com pressão positiva. <i>Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3).</i>	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 5 / 22

PARTE 2 – TERMINAL – VERIFICAÇÕES ANTES DA CHEGADA <i>PART 2 – TERMINAL – CHECKS PRE-ARRIVAL</i>			
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição <i>Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
12	As informações de antes da chegada são trocadas. <i>Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2).</i>	☐ Sim / Yes	
13	Conexão internacional está disponível. <i>International shore fire connection is available (5.5, 19.4, 3.1, 19.4, 3.5).</i>	☐ Sim / Yes	
14	O equipamento de transferência é de construção adequada. <i>Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2).</i>	☐ Sim / Yes	
15	O Port Information do terminal foi enviado ao navio. <i>Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2).</i>	☐ Sim / Yes	
16	Informações de antes da atracação são trocadas. <i>Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3).</i>	☐ Sim / Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 6 / 22

VERIFICAÇÕES APÓS ATRACAÇÃO
 CHECKS AFTER MOORING

PARTE 3 – NAVIO – VERIFICAÇÕES APÓS A ATRACAÇÃO
 PART 3 – TANKER – CHECKS AFTER MOORING

Item Item	Verificação Check	Condição Status	Observações Remarks
17	As defensas são eficazes. Fendering is effective (22.4.1).	☐ Sim/Yes	
18	O navio está amarrado com segurança. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3).	☐ Sim/Yes	
19	O acesso entre o navio e o terminal é seguro. Access to and from the tanker is safe (16.4).	☐ Sim/Yes	
20	Embornais e bandejas de contenção estão efetivamente bujonados. Scuppers and save-alls are plugged (23.7.45, 23.7.5).	☐ Sim/Yes	
21	As válvulas de costado e de fundo estão fechadas e lacradas. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3).	☐ Sim/Yes	
22	Os equipamentos de VHF e UHF estão no modo de baixa potência. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2).	☐ Sim/Yes	
23	Todas as portas externas e demais portas e vigias nas acomodações, paióis e espaços de máquinas estão fechadas. External openings in superstructures are controlled (23.1).	☐ Sim/Yes	
24	A ventilação da casa de bombas é eficaz. Pumproom ventilation is effective (10.12.2).	☐ Sim/Yes	
25	As antenas dos transmissores de alta e média frequências estão aterradas. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1).	☐ Sim/Yes	
26	Uma pressão positiva é mantida dentro das acomodações. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2).	☐ Sim/Yes	
27	Os planos de emergência contra incêndio estão prontamente disponíveis. Fire control plans are readily available (9.11.2.5).	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 7 / 22

PARTE 4 – TERMINAL – VERIFICAÇÕES APÓS A ATRACAÇÃO PART 4 – TERMINAL – CHECKS AFTER MOORING			
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição <i>Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
28	As defensas são eficazes. <i>Fendering is effective (22.4.1).</i>	☐ Sim/Yes	
29	O navio está amarrado de acordo com o plano de amarração do terminal. <i>Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3).</i>	☐ Sim/Yes	
30	O acesso entre o navio e o terminal é seguro. <i>Access to and from the terminal is safe (16.4).</i>	☐ Sim/Yes	
31	Áreas de contenção de derramamentos e sump tanks estão fechados. <i>Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5).</i>	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 8 / 22

VERIFICAÇÕES ANTES DA OPERAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA
CHECKS PRE-TRANSFER

Data e Hora: _____
Date and Time

Porto e Berço: _____
Port and Berth

Nome do Navio: _____
Ship's Name

Terminal: _____
Terminal

Produto a ser transferido: _____
Product to be transferred

PARTE 5A – NAVIO E TERMINAL – REUNIÃO DE LIBERAÇÃO INICIAL <i>PART 5A – TANKER AND TERMINAL – PRE-TRANSFER CONFERENCE</i>				
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição Navio <i>Tanker Status</i>	Condição Terminal <i>Terminal Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
32	O navio está pronto para se movimentar no período de notificação acordado. <i>Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
33	Comunicação eficaz estabelecida entre o navio e o terminal. <i>Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
34	Equipamento de transferência em condição segura (isolado, drenado e despressurizado). <i>Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
35	A supervisão, acompanhamento e vigilância da operação é adequado. <i>Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
36	Existe pessoal suficiente para enfrentar uma emergência. <i>There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
37	Locais para fumar e as restrições ao fumo estão estabelecidos. <i>Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
38	As exigências quanto a luzes desprotegidas estão estabelecidas. <i>Naked light restrictions are established (4.10.1).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
39	Acordado o controle de dispositivos elétricos e eletrônicos. <i>Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 9 / 22

PARTE 5A – NAVIO E TERMINAL – REUNIÃO DE LIBERAÇÃO INICIAL PART 5A – TANKER AND TERMINAL – PRE-TRANSFER CONFERENCE				
Item Item	Verificação Check	Condição Navio Tanker Status	Condição Terminal Terminal Status	Observações Remarks
40	Meios de saída de emergência estão estabelecidos no navio e no terminal. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
41	Equipamento de combate a incêndio pronto para uso. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
42	Material para combate a derrames está disponível. Oil spill clean-up material is available (20.4).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
43	As conexões no manifold estão apropriadas. Manifolds are properly connected (23.6.1).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
44	Os protocolos para medição e amostragem estão acordados. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
45	Os procedimentos para as operações de carga, abastecimento e lastro estão acordados. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
46	O controle da supervisão da operação de transferência de carga está acordado. Cargo transfer management controls are agreed (12.1).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
47	Os requisitos para limpeza de tanques, incluindo operação COW estão acordados. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	Ver também partes 7B/7C, se aplicável (See also parts 7B/7C as applicable)
48	Arranjos para desgaseificação de tanques estão acordados. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	Ver também parte 7C (See also part 7C)
49	Requisitos de movimentação de resíduos de carga e combustível acordados. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	Ver também parte 7C (See also part 7C)
50	Rotina para verificações regulares da quantidade de carga movimentada é acordada. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
51	Sinais de emergência e procedimentos de parada de emergência são acordados. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
52	FISPQs estão disponíveis. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4).	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 10 / 22

PARTE 5A – NAVIO E TERMINAL – REUNIÃO DE LIBERAÇÃO INICIAL <i>PART 5A – TANKER AND TERMINAL – PRE-TRANSFER CONFERENCE</i>				
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição Navio <i>Tanker Status</i>	Condição Terminal <i>Terminal Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
53	Os riscos associados aos produtos sendo manuseados são discutidos. <i>Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
54	O isolamento elétrico na interface navio/terminal é eficaz. <i>Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
55	Sistema de alívio dos tanques e procedimentos para operação fechada são acordados. <i>Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
56	Os parâmetros operacionais da rede de retorno de vapores são acordados. <i>Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
57	Medidas para evitar retorno de produto são acordadas. <i>Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
58	A condição das conexões de carga e combustível que não estão em uso é satisfatória. <i>Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
59	Os transceptores portáteis de VHF e UHF são intrinsecamente seguros. <i>Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	
60	Procedimentos para recebimento de nitrogênio do terminal nos tanques de carga são acordados. <i>Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8).</i>	☐ Sim/Yes	☐ Sim/Yes	

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 11 / 22

PARTE 6 – NAVIO E TERMINAL – ACORDADO ANTES DO INÍCIO DA OPERAÇÃO PART 6 – TANKER AND TERMINAL – AGREEMENTS PRE-TRANSFER				
Parte 5 Item Part 5 Item	Acordado Agreement	Detalhes Details	Rubrica Navio Tanker initials	Rubrica Terminal Terminal initials
32	Prontificação do navio para manobra. <i>Tanker manoeuvring readiness.</i>	Período de notificação prévia (máximo) para total prontidão para manobra: <i>Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre:</i> Período fora de operação (se permitido): <i>Period of disablement (if permitted):</i>		
33	Protocolos de proteção. <i>Security protocols.</i>	Nível de proteção: <i>Security level:</i> Requisitos do porto: <i>Local requirements:</i>		
33	Comunicação eficaz navio/terminal <i>Effective tanker/terminal communications</i>	Sistema principal: <i>Primary system:</i> Sistema de reserva: <i>Backup system:</i>		
35	Supervisão da operação e sistema de vigilância. <i>Operational supervision and watchkeeping</i>	Navio: <i>Tanker:</i> Terminal: <i>Terminal:</i>		
37 38	Salão de fumantes e restrições a luzes desprotegidas. <i>Dedicated smoking areas and naked lights restrictions.</i>	Navio: <i>Tanker:</i> Terminal: <i>Terminal:</i>		
45	Critérios máximos de vento corrente e condições de mar/swell ou outros fatores ambientais. <i>Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors.</i>	Paralisação da operação: <i>Stop cargo transfer:</i> Desconexão: <i>Disconnect:</i> Desatracação: <i>Unberth:</i>		

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 12 / 22

PARTE 6 – NAVIO E TERMINAL – ACORDADO ANTES DO INÍCIO DA OPERAÇÃO PART 6 – TANKER AND TERMINAL – AGREEMENTS PRE-TRANSFER				
Parte 5 Item Part 5 Item	Acordado Agreement	Detalhes Details	Rubrica Navio Tanker initials	Rubrica Terminal Terminal initials
45 46	Limites para as operações de carga, abastecimento e lastro. <i>Limits for cargo, bunkers and ballast handling.</i>	Vazões máximas de transferência: <i>Maximum transfer rates:</i> Vazões de top: <i>Topping-off rates:</i> Pressão máxima no manifold: <i>Maximum manifold pressure:</i> Temperatura da carga: <i>Cargo temperature:</i> Outras limitações: <i>Other limitations:</i>		
45 46	Controle de surto de pressão. <i>Pressure surge control.</i>	Número mínimo de tanques de carga alinhados: <i>Minimum number of cargo tanks open:</i> Protocolos de mudança de tanques: <i>Tank switching protocols:</i> Vazão máxima: <i>Full load rate:</i> Vazão de top: <i>Topping-off rate:</i> Tempo de fechamento de válvulas automáticas: <i>Closing time of automatic valves:</i>		
46	Procedimentos de supervisão da operação de transferência. <i>Cargo transfer management procedures.</i>	Períodos de notificação para ações: <i>Action notice periods:</i> Protocolos de parada de transferência: <i>Transfer stop protocols:</i>		
50	Rotina para verificações regulares da quantidade de carga movimentada é acordada. <i>Routine for regular checks on cargo transferred are agreed.</i>	Verificações de rotina da quantidade transferida: <i>Routine transferred quantity checks:</i>		
51	Sinais de emergência. <i>Emergency signals.</i>	Navio: <i>Tanker:</i> Terminal: <i>Tanker:</i>		

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 13 / 22

PARTE 6 – NAVIO E TERMINAL – ACORDADO ANTES DO INÍCIO DA OPERAÇÃO PART 6 – TANKER AND TERMINAL – AGREEMENTS PRE-TRANSFER				
Parte 5 Item Part 5 Item	Acordado Agreement	Detalhes Details	Rubrica Navio Tanker initials	Rubrica Terminal Terminal initials
55	Sistema de alívio dos tanques. Tank venting system.	Procedimento: Procedure:		
55	Operações fechadas. Closed operations.	Requisitos: Requirements:		
56	Rede de retorno de vapor. Vapour return line.	Parâmetros operacionais: Operational parameters: Vazão máxima: Maximum flow rate:		
60	Nitrogênio fornecido pelo terminal. Nitrogen supply from terminal.	Procedimentos de recebimento: Procedures to receive: Pressão máxima: Maximum pressure: Vazão: Flow rate:		
XX	Exceções e acréscimos. Exceptions and additions.	Questões especiais que ambas as partes devem estar cientes: Special issues that both parties should be aware:		

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 14 / 22

Data e Hora: _____
Date and Time

Porto e Berço: _____
Port and Berth

Nome do Navio: _____
Ship's Name

Terminal: _____
Terminal

Produto a ser transferido: _____
Product to be transferred

PARTE 7A – NAVIO TANQUE GERAL – VERIFICAÇÕES ANTES DA OPERAÇÃO <i>PART 7A – GENERAL TANKER – CHECKS PRE-TRANSFER</i>			
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição <i>Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
84	Bandejas portáteis estão corretamente posicionadas e vazias. <i>Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5).</i>	☐ Sim/Yes	
85	As válvulas de gás inerte de cada tanque estão alinhadas e travadas de acordo com plano de carga. <i>Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4).</i>	☐ Sim/Yes	
86	O SGI está entregando gás inerte com teor de oxigênio de no máximo de 5%. <i>Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3).</i>	☐ Sim/Yes	
87	Os alarmes de nível alto dos tanques estão operacionais. <i>Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1).</i>	☐ Sim/Yes	
88	Todas as aberturas dos tanques de carga, lastro e combustível estão fechadas. <i>All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3).</i>	☐ Sim/Yes	

PARTE 7B – NAVIO – VERIFICAÇÕES ANTES DA OPERAÇÃO, SE COW É PLANEJADA <i>PART 7B – TANKER – CHECKS PRE-TRANSFER IF COW IS PLANNED</i>			
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição <i>Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
89	O checklist completo de COW antes da chegada, conforme contido no manual de COW aprovado, é copiado ao terminal. <i>The complete pre-arrival COW checklist, as contained in the approved COW manual, is copied to terminal (12.5.2, 21.2.3).</i>	☐ Sim/Yes	
90	Os checklists de COW para uso antes, durante e após a operação estão disponíveis e prontos para serem utilizados, como contido no manual de COW aprovado. <i>COW checklists for use before, during and after COW are in place ready to complete, as contained in the approved COW manual (12.5.2, 21.6).</i>	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 15 / 22

VERIFICAÇÕES APÓS A REUNIÃO DE LIBERAÇÃO INICIAL
CHECKS AFTER PRE-TRANSFER CONFERENCE

**PARTE 7C – NAVIO – VERIFICAÇÕES ANTES DE OPERAÇÕES DE LIMPEZA E
DESGASEIFICAÇÃO DE TANQUES ATRACADO**
PART 7C – TANKER – CHECKS PRIOR TO TANK CLEANING AND/OR GAS FREEING ALONGSIDE

Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Condição <i>Status</i>	Observações <i>Remarks</i>
91	Autorização para operação de limpeza de tanques confirmada. <i>Permission for tank cleaning operation is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3).</i>	☐ Sim/Yes	
92	Autorização para operação de desgaseificação de tanques confirmada. <i>Permission for gas freeing operation is confirmed (12.4.3).</i>	☐ Sim/Yes	
93	Os procedimentos para limpeza de tanques estão acordados. <i>Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6).</i>	☐ Sim/Yes	
94	Se for necessário a entrada em tanques de carga, os procedimentos para entrada em espaços confinados devem ser acordados com o terminal. <i>If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5).</i>	☐ Sim/Yes	
95	Requisitos e tancagem para recebimento de slops estão confirmados. <i>Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4).</i>	☐ Sim/Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 16 / 22

DECLARAÇÃO

Declaration

Nós, abaixo assinados, verificamos os itens nas partes aplicáveis de 1 a 7, conforme assinalados e assinados abaixo:

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

	Navio <i>Tanker</i>	Terminal <i>Terminal</i>
Parte 1A – Navio: Verificações antes da chegada <i>Part 1A – Tanker: Checks pre-arrival</i>	☐	☐
Parte 1B – Navio: Verificações antes da chegada, se equipado com SGI <i>Part 1B – Tanker: Checks pre-arrival if using an inert gas system</i>	☐	☐
Parte 2 – Terminal: Verificações antes da chegada <i>Part 2 – Terminal: Checks pre-arrival</i>	☐	☐
Parte 3 – Navio: Verificações após a atracação <i>Part 3 – Tanker: Checks after mooring</i>	☐	☐
Parte 4 – Terminal: Verificações após a atracação <i>Part 4 – Terminal: Checks after mooring</i>	☐	☐
Parte 5A – Navio e Terminal: Reunião de Liberação Inicial <i>Part 5A – Tanker and Terminal: Pre-transfer conference</i>	☐	☐
Parte 6 – Navio e Terminal: Acordado antes do início da operação <i>Part 6 – Tanker and Terminal: Agreements pre-transfer</i>	☐	☐
Parte 7A – Navio Tanque Geral: Verificações antes da operação <i>Part 7A – General tanker: Checks pre-transfer</i>	☐	☐
Parte 7B – Navio: Verificações antes da operação, se COW é planejada <i>Part 7B – Tanker: Checks pre-transfer if COW is planned</i>	☐	☐
Parte 7C – Navio: Verificações antes das operações de limpeza e degaseificação de tanques <i>Part 7C – Tanker: Checks prior to tank cleaning and/or gas freeing</i>	☐	☐

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 17 / 22

De acordo com as orientações do capítulo 25 do ISGOTT, declaramos de que as verificações que efetuamos estão de acordo, tanto quanto é do nosso conhecimento, e que o navio e o terminal estão de acordo para a realização da operação de transferência.

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

Também concordamos em realizar as verificações repetitivas observadas nas partes 9 e 10 do ISGOTT SSSCL, que devem ocorrer em intervalos de não mais que _____ horas para o navio e não mais de _____ horas para o terminal.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 9 and 10 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than _____ hours for the tanker and not more than _____ hours for the terminal.

Se, pelo nosso conhecimento, a condição de qualquer item mudar, informaremos imediatamente a outra parte.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Navio <i>Tanker</i>	Terminal <i>Terminal</i>
Nome: <i>Name</i>	Nome: <i>Name</i>
Função: <i>Rank</i>	Função: <i>Position</i>
Assinatura: <i>Signature</i>	Assinatura: <i>Signature</i>
Data: <i>Date</i>	Data: <i>Date</i>
Hora: <i>Time</i>	Hora: <i>Time</i>

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 18 / 22

VERIFICAÇÕES DURANTE A OPERAÇÃO – VERIFICAÇÕES REPETITIVAS
 CHECKS DURING TRANSFER – REPETITIVE CHECKS

PARTE 8 – NAVIO – VERIFICAÇÕES REPETITIVAS DURANTE E APÓS A OPERAÇÃO PART 8 – TANKER – CHECKS DURING AND AFTER TRANSFER								
Item Item	Verificação Check	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Observações Remarks
Tempo de intervalo: hrs Interval time: hrs								
8	Registrador de pressão e O₂ do SGI está operacional. <i>Inert gas system pressure and oxygen recording operational.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
9	SGI e todos os equipamentos associados estão operacionais. <i>Inert gas system and all associated equipment are operational.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
11	Os tanques de carga estão com pressão positiva. <i>Cargo tank atmospheres are at positive pressure.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
18	O arranjo de amarração é eficaz. <i>Mooring arrangement is effective.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
19	O acesso entre o navio e o terminal é seguro. <i>Access to and from the tanker is safe.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
20	Embornais e bandejas de contenção estão efetivamente bujonados. <i>Scuppers and save-alls are plugged.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
23	Todas as portas externas e demais portas e vigias nas acomodações, paióis e espaços de máquinas estão fechadas. <i>External openings in superstructures are controlled.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
24	A ventilação da casa de bombas é eficaz. <i>Pumproom ventilation is effective.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 19 / 22

PARTE 8 – NAVIO – VERIFICAÇÕES REPETITIVAS DURANTE E APÓS A OPERAÇÃO PART 8 – TANKER – CHECKS DURING AND AFTER TRANSFER								
Item Item	Verificação Check	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Observações Remarks
Tempo de intervalo: hrs Interval time: hrs								
28	As defensas são eficazes. <i>Fendering is effective.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
32	O navio está pronto para se movimentar no período de notificação acordado. <i>Tanker is ready to move at agreed notice period.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
33	Comunicação é eficaz. <i>Communications are effective.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
35	A supervisão, acompanhamento e vigilância da operação é adequado. <i>Operation supervision and watchkeeping is adequate.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
36	Existe pessoal suficiente para enfrentar uma emergência. <i>There are sufficient personnel to deal with an emergency.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
37	Locais para fumar e as restrições ao fumo estão sendo cumpridas. <i>Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
38	As exigências quanto a luzes desprotegidas estão sendo cumpridas. <i>Naked light restrictions are complied with.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
39	O controle de dispositivos elétricos e eletrônicos está sendo cumprido. <i>Control of electrical and electronic devices in hazardous zones is complied with.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	
40 41 42 51	Preparação para resposta a emergências é satisfatório. <i>Emergency response preparedness is satisfactory.</i>	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	☐ Sim/ Yes	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 20 / 22

PARTE 8 – NAVIO – VERIFICAÇÕES REPETITIVAS DURANTE E APÓS A OPERAÇÃO <i>PART 8 – TANKER – CHECKS DURING AND AFTER TRANSFER</i>								
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Observações <i>Remarks</i>
Tempo de intervalo: <i>Interval time:</i> <i>hrs</i>								
54	O isolamento elétrico na interface navio/terminal é eficaz. <i>Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
55	Sistema de alívio dos tanques e procedimentos para operação fechada estão transcorrendo como acordado. <i>Tank venting system and closed operation procedures are as agreed.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
85	As válvulas de gás inerte de cada tanque estão alinhadas e travadas como acordado. <i>Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
86	O SGI está entregando gás inerte com teor de oxigênio de no máximo de 5%. <i>Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5%.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
87	Os alarmes de nível alto dos tanques estão operacionais. <i>Cargo tank high level alarms are operational.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
Rubricas <i>Initials</i>								

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 21 / 22

PARTE 9 – TERMINAL – VERIFICAÇÕES REPETITIVAS DURANTE E APÓS A OPERAÇÃO <i>PART 9 – TERMINAL – CHECKS DURING AND AFTER TRANSFER</i>								
Item Item	Verificação Check	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Hora Time	Observações Remarks
Tempo de intervalo: hrs <i>Interval time:</i> hrs								
18	O arranjo de amarração é eficaz. <i>Mooring arrangement is effective.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
19	O acesso entre o terminal e o navio é seguro. <i>Access to and from the terminal is safe.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
28	As defensas são eficazes. <i>Fendering is effective.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
31	Áreas de contenção de derramamentos e sump tanks estão fechados. <i>Spill containment and sumps are secure.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
33	Comunicação é eficaz. <i>Communications are effective.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
35	A supervisão, acompanhamento e vigilância da operação é adequado. <i>Operation supervision and watchkeeping is adequate.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
36	Existe pessoal suficiente para enfrentar uma emergência. <i>There are sufficient personnel to deal with an emergency.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
37	Locais para fumar e as restrições ao fumo estão sendo cumpridas. <i>Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
38	As exigências quanto a luzes desprotegidas estão sendo cumpridas. <i>Naked light restrictions are complied with.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
39	O controle de dispositivos elétricos e eletrônicos está sendo cumprido. <i>Control of electrical and electronic devices in hazardous zones is complied with.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	

Revisão: S – 03/02/2021

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA NAVIO/TERMINAL <i>SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST</i>	SGF-PET-FM-010
FRONAPE	Formulário	Página 22 / 22

PARTE 9 – TERMINAL – VERIFICAÇÕES REPETITIVAS DURANTE E APÓS A OPERAÇÃO <i>PART 9 – TERMINAL – CHECKS DURING AND AFTER TRANSFER</i>								
Item <i>Item</i>	Verificação <i>Check</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Hora <i>Time</i>	Observações <i>Remarks</i>
Tempo de intervalo: hrs <i>Interval time: hrs</i>								
40 41 42 51	Preparação para resposta a emergências é satisfatório. <i>Emergency response preparedness is satisfactory.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
54	O isolamento elétrico na interface navio/terminal é eficaz. <i>Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
55	Sistema de alívio dos tanques e procedimentos para operação fechada estão transcorrendo como acordado. <i>Tank venting system and closed operation procedures are as agreed.</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	☐ Sim/ <i>Yes</i>	
Rubricas <i>Initials</i>								

Revisão: S – 03/02/2021

APÊNDICE – D – Plantas do Pier – TGL

