

NAVIO (*Vessel name*):

**TERMINAL** (*Terminal / Port*):

**VIAGEM** (*Voyage number*):

**BERÇO** (*Berth*):

**Nº AMARRAÇÃO** (*Mooring number*):

**OPERAÇÃO** (*Operation type*):

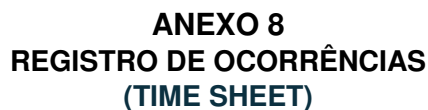
OCORRÊNCIAS DA ESTADIA <i>(Statement of facts)</i>	TEMPO DE OPERAÇÃO <i>(Operation time)</i>		NOME DO CAPITÃO DE MANOBRAS <i>(Mooring Master's name)</i>		
	INÍCIO <i>(Start)</i> DATA / HORA <i>(Date / Time)</i>	TÉRMINO <i>(End)</i> DATA / HORA <i>(Date / Time)</i>			
CHEGADA AO PORTO <i>(Arrival at port)</i>			CHEGADA <i>(Arrival)</i>		
NOTIFICAÇÃO PARA OPERAR <i>(Notice of readiness)</i>					
CAPITÃO DE MANOBRAS A BORDO <i>(Mooring Master on board)</i>			SAÍDA <i>(Departure)</i>		
LIVRE PRÁTICA CONCEDIDA <i>(Free practice granted)</i>					
CHEGADA AO FUNDEADORO <i>(Arrival on anchorage)</i>			CARGA A BORDO NA CHEGADA <i>(Cargo on board at arrival)</i>		
SUSPENDER O FERRO <i>(Rise up anchor)</i>					
MANOBRANDO PARA AMARRAÇÃO <i>(Shifting on mooring)</i>			PRODUTO <i>(Product)</i>		
AMARRAÇÃO <i>(Mooring)</i>					
ESCADA <i>(Accomodation ladder)</i>			VOLUME (m³/20°C) <i>(Volume cbm/20)</i>		
NOTIFICAÇÃO ACEITA <i>(N.O.R Accepted)</i>					
INSPEÇÃO SEGURANÇA OPERACIONAL <i>(Operational Safety Inspection)</i>					
LIBERAÇÃO INICIAL <i>(Initial inspection)</i>					
CONEXÃO DO MANGOTE <i>(Hoses connection)</i>					
INÍCIO OPERAÇÃO <i>(Commence of operation)</i>					
INÍCIO CARGA / DESCARGA <i>(Commence Loading / Unloading)</i>					
FIM CARGA / DESCARGA <i>(End of Loading / Unloading)</i>					
FIM DA OPERAÇÃO <i>(End of operation)</i>					
LIBERAÇÃO FINAL <i>(Final inspection)</i>					
DESCONEXÃO DE MANGOTES <i>(Hoses disconnection)</i>					
DESAMARRAÇÃO <i>(Unmooring)</i>					
SAÍDA OFICIAL <i>(Sailing time)</i>					
ETA DESTINO <i>(ETA Next Port)</i>					
ENCERRAMENTO DOS REGISTROS <i>(End of facts)</i>					

**OBSERVAÇÕES - INUTIZAR TODOS OS ESPAÇOS BRANCOS**  
(Remarks) - (All blank spaces must to be cancelled)

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

**REPRESENTANTE DO NAVIO**  
(*Vessel Representative*)

**REPRESENTANTE DO TERMINAL**  
(Terminal Representative)

[illegible]

**REPRESENTANTE DO TERMINAL**  
(Terminal Representative)

## **2. INSTRUÇÕES PARA ALOCAÇÃO DE DEMORAS E INTERRUPÇÕES**

Essas instruções relaciona e descreve as possíveis causas de demoras e interrupções observadas nas operações de navios no Terminal Aquaviário de Guamaré, definindo para cada um, os possíveis e prováveis responsáveis pelas demoras e interrupções.

### **2.1. Aguardando Alinhamento do NAVIO:**

Responsabilizar o navio. Se houver alinhamentos e manobras no navio, decorrentes de alterações, interrupções ou restrições solicitadas por conveniência da operação, mesmo que não ocasionadas por bordo, será concedido ao navio o tempo máximo de 30 minutos para efetuar o alinhamento. Todavia caberá ao órgão gerador da interrupção, navio ou terminal informar à outra parte, com antecedência mínima de 30 minutos.

### **2.2. Aguardando Análise de Produto:**

Responsabilizar o Terminal, desde que existam pendências de certificação sob sua responsabilidade.

### **2.3. Aguardando Alinhamento do Terminal:**

Responsabilizar ao Terminal.

### **2.4. Aguardando Berço**

Responsabilizar o Terminal quando a espera por berço for devida a problemas de sua responsabilidade: paradas não programadas quebra de equipamentos, problemas em tanques, problemas em dutos, não-cumprimento da programação por sua decisão, Berço ocupado, etc.

### **2.5. Aguardando Documentos:**

Responsabilizar o causador do atraso, podendo ser:

- O Navio, o qual arcará também com os atrasos causadores pelo Agente, Representante Legal ou Charterer;
- O Terminal, quando se tratar de documentação de sua responsabilidade;

### **2.6. Aguardando Espaço para Produto:**

Nesse caso, responsabilizar o terminal, quando não houver oferecido espaço por problemas de sua responsabilidade;

### **2.7. Aguardando Instruções do Agente ou Representante Legal do Navio:**

Responsabilizar o navio.

### **2.8. Aguardando Liberação de Autoridades Governamentais:**

Responsabilizar o terminal ou o navio dependendo de quem houver causado a demora.

### **2.9 Aguardando Amanhecer (Luz do dia):**

Responsabilizar o Terminal.

**2.10. Mau Tempo:**

Responsabilizar o Terminal por metade do tempo perdido e o navio pela outra metade. Como condições atmosféricas adversas considera-se tempestades com descargas atmosféricas ou relativo à velocidade dos ventos em nós, na escala Beaufort.

**2.11. Aguardando produto:**

Nesse caso, responsabilizar o Terminal quando não houver cumprido a programação de recebimentos por conta de problemas de sua responsabilidade: quebra de equipamentos, falta de espaço em tanques, problemas em dutos, não-cumprimento da programação por sua decisão, etc.

**2.12. Aguardando Pessoal de Bordo:**

Responsabilizar o Navio.

**2.13. Aguardando Pessoal do Terminal:**

Responsabilizar o Terminal.

**2.14 Aguardando Mooring Master:**

Responsabilizar o Terminal.

**2.15 Aguardando autorização para Início da operação:**

Responsabilizar o causador da demora: Terminal, Navio ou Charterer.

**2.16 Crude Oil Washing (COW):**

Se o navio interromper o bombeamento para realizar o COW, ou drenagem interna, responsabilizá-lo pelo tempo em que o bombeamento for interrompido, desde que o tempo permitido para a operação de descarga tenha sido excedido caso não haja interrupção, não alocar o tempo de COW ou drenagem.

**2.17. Aguardando Enquadramento do Produto nas Condições de Temperatura e Pressão:**

Responsabilizar o terminal ou navio, dependendo de quem houver acarretado o problema.

**2.18. Deficiência de Equipamentos de Bordo:**

Responsabilizar o navio. Se vier a ocorrer atraso de operação por deficiência de equipamentos de bordo e se for conveniência da 3R OPMAR, o navio será desatracado, tendo sob sua responsabilidade os custos e tempos das manobras de desatracação e reatracação.

**2.19. Deficiência de Equipamentos do Terminal:**

Responsabilizar o terminal.

**2.20. Aguardando Disponibilidade de Instalação do Terminal:**

Responsabilizar o terminal.

**2.21. Aguardando Deslocamento de Linha:**

Responsabilizar o Terminal.

**2.22. Deslocamento para Atracação (“SHIFTING”) e Amarração (“MOORING”):**

O tempo efetivamente usado na operação de suspender ferro será contado como estadia. Se ocorrer atraso na operação de suspender ferro, por falha do pessoal do bordo ou por falha de equipamento, será alocado ao navio. O tempo para o “shifting” propriamente dito, que começa com o ferro em cima e termina com o primeiro cabo passado para o 1º (primeiro) píer, será de responsabilidade do navio, assim como o tempo compreendido entre esse último evento e a atracação concluída (“mooring”).

**2.23 Aguardando Embarque e Desembarque de Material e Pessoal de Amarração nos Quadro de Bóias:**

Responsabilizar o Terminal desde que haja uma interrupção da operação durante a operação ou movimentação de material e pessoal.

**2.24 Produto Fora de Especificação:**

Responsabilizar o causador da contaminação: Navio ou Terminal.

**2.25 Problemas na Programação:**

Responsabilizar o Navio ou Terminal, a depender do causador do problema (BRAVA ou Charterer).

**2.26 Problemas no Navio:**

Responsabilizar o navio.

**2.27 Poluição:**

Responsabilizar o causador da poluição, navio ou terminal.

**2.28 Problemas no Terminal:**

Responsabilizar o terminal.

**2.29 Aguardando Atendimento das Determinações de Segurança:**

Responsabilizar aquele que houver causado o atraso, navio ou terminal.

**2.30 Fogo ou explosão:**

Responsabilizar o navio ou o terminal dependendo de onde houver ocorrido o evento.

**2.31 Outros Motivos Não Previstos:**

Responsabilizar o seu causador após análise do ocorrido.

---

**NOTA:**

Todas as alocações de demoras e interrupções alocadas ao navio, com exceção de mau tempo, deverão ser acompanhadas de Carta Protesto.