



2 PROJETO ÁFRICA

PLANO DE RESPOSTA DE EMERGÊNCIA



ENCONTRO	Preparado por	Revisado por	Aprovado por
18/02/2022	J. LEPICARD	L. CALVET	F. ARZUR

Conteúdo

Parte 1: Aplicável a todos os navios de instalação 2AFRICA	4
1. Introdução	4
2. Referências	6
3. Abreviaturas	7
4. Nível de Resposta	8
5. Definições	9
6. Funções e responsabilidades	10
7. Resposta inicial para eventos definidos	12
a. Resposta Geral de Emergência	12
b. Medevac	12
c. Helicóptero Medevac	14
d. Navio Medevac	15
e. Transferência com passadiço	16
f. Transferência com embarcação	16
g. Transferência de navio para navio com guindaste	17
h. Medevac – documentação de referência	18
i. Sequência de ação	18
8. Outra situação de emergência	19
9. Risco de segurança no projeto 2Africa	20
10. Comunicação	22
a. Lista de contatos	22
11. Pessoal em risco	23
12. Exercícios e exercícios	24
Parte 2: Contatos RCC dependendo do Escopo de Trabalho da embarcação de instalação	25
Seção I: C/S Ilha de Batz	25
Seção II: C/S Ile de Bréhat	27
Seção III: C/S Ile d'Aix	27
Seção IV: C/S Ilha de Sein	28

Figuras

Figura 1: Exemplo genérico de fluxograma de comunicação de emergência	4
Figura 2: 2Visão geral do projeto África	5
Figura 3: Níveis de Resposta a Emergências	8
Figura 4: Exemplo de organização de crise de emergência.....	11
Figura 5: exemplo de evacuação médica de helicóptero (esquerda) e área de guincho em C/S Ile de Batz (direita). 15	
Figura 6: Embarcação de resgate em C/S Ile de Batz	17
Figura 7: Exemplo de transferência de guindaste pessoal com cesta (esquerda), maca dentro da cesta (centro) e maca apenas (direita)	17
Figura 8: Fluxograma de evacuação médica	18
Figura 9: Exemplo de Instruções Permanentes de Emergência disponíveis no Sistema de Gerenciamento LDA	19
Figura 10: 2Projeto na África com área listada pelo JWC delimitada a vermelho.....	21

Parte 1: Aplicável a todos os navios de instalação 2AFRICA

1. Introdução

De acordo com o documento de transição LDA/ASN, a ASN delegou a responsabilidade por todos os requisitos impostos pelo Código Internacional de Gestão de Segurança à Louis Dreyfus Armateurs. Este Plano de Resposta a Emergências (ERP) foi desenvolvido de acordo com o Plano de Contingência de Emergência LDA (PR HVL-MGT001E).

Este procedimento deve ser seguido em caso de ocorrência de uma situação de emergência a bordo de um navio ASN, ou quando os eventos são vistos como se formando uma situação de emergência.

O objetivo deste Plano de Resposta a Emergências é dar orientação e orientação sobre a resposta e gestão de emergências marítimas offshore, onde se espera que a situação possa ser gerenciada e contida dentro dos recursos existentes e/ou não seja necessária intervenção. Mas se a situação mudar e se agravar ou for iminente, este documento fornece instruções sobre o que fazer a seguir ou quem notificar para obter assistência adicional para a pessoa responsável.

Este documento fornece um roteiro para comunicações da embarcação para a Equipa de Gestão de Emergências (EMT), bem como para o pessoal necessário do cliente relacionado ao escopo de trabalho marítimo.

Ele deve ser lido por todos os oficiais que se inscrevem pela primeira vez a bordo da embarcação e registrado no formulário **FO ALL RES002E Acknowledgement Logbook**.

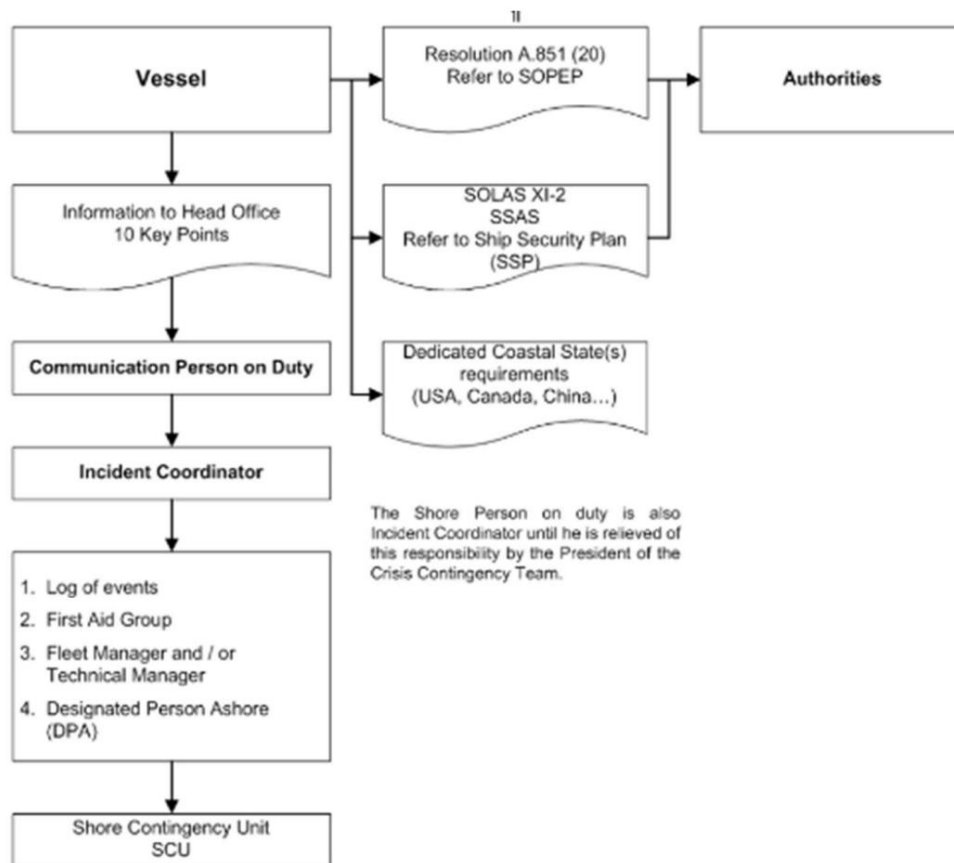


Figura 1: Exemplo genérico de fluxograma de comunicação de emergência

Como o projeto 2África é um grande projeto que cobre toda a costa da África e Europa e envolve vários navios de instalação ASN, a 2ª parte deste documento foi dividida em várias seções onde todas as informações de contato relevantes do Centro de Coordenação de Resgate podem ser encontradas.



Figura 2: Visão geral do projeto 2África

- **Seções I:** Campanha C/S Ile de Batz – Mediterrâneo (Gênova), África Oriental (Sudão, Somália) áreas
- **Seção II:** Campanha C/S Ile de Brehat – Egito, região Sudeste (África do Sul, Moçambique e Madagascar) •
- **Seção III:** C/S Ile d'Aix – área do Mar Vermelho (Egito, Sudão, Arábia Saudita) •
- **Seção IV:** C/S Ile de Sein – área do Mediterrâneo (Espanha, Itália, França, Grécia)

2. Referências

Os documentos a seguir referem-se à documentação LDA e estão disponíveis a bordo.

Descrição do documento	número do documento
PLANO DE CONTINGÊNCIA DE EMERGÊNCIA LDA1	PR HVL MGT001E
Lista de Agrupamento (adaptada a cada embarcação)	FO_XXX_SAF011E
Instrução Permanente LDA - Medicina e Saúde	SI-ALL-HHE001E
Instrução Permanente LDA - Centros médicos de rádio	SI-ALL-HHE002E
Instrução Permanente LDA - AMVER e gestão de evacuação médica	SI-ALL-HHE003E
Instrução Permanente LDA - Oxigênio para uso médico	SI-ALL-HHE004E
Folha de Dados de Consulta Médica à Distância e Acompanhamento	FO-ALL-HHE001
Formulário de Repatriação Médica	FO-ALL-HHE003
Operações de helicóptero	SI-ALL-OPS032
Instrução Permanente LDA - Falha de Direção	SI TODOS EMG015E
Sistema de Apoio à Decisão_Emergency_Steering_Failure	BO_IBZ_SAF_002_DSSEMG015
Instrução Permanente LDA - Falha de Maquinário	SI TODOS EMG011E
Sistema de Apoio à Decisão_Emergency_Elec_Power_Failure	BO_IBZ_SAF_002_DSSEMG011
Instrução Permanente LDA - Homem ao Mar	SI TODOS EMG012E
Sistema de Apoio à Decisão_Emergency_Man_Overboard	BO_IBZ_SAF_002_DSSEMG012
Instrução Permanente LDA - Poluição por Óleo	SI TODOS ENV001E
Sistema de Apoio à Decisão_Pollution_Spil_at_Sea	BO_IBZ_SAF_002_DSSPOL002
LDA Plano de Gestão de Clima Severo	SP-CAL-SAF007E
Plano de Segurança do Navio 2	N / D

¹ documento confidencial LDA

² Enviar documento confidencial

3. Abreviaturas

Prazo	Significado
ASN	Rede Submarina Alcatel
ASN Marine	Subsidiária da ASN
ASN SPM	Gerente de Projetos a Bordo Alcatel Submarine Network
CCMM	Centro de Consulta Médica Marítima
CCT	Equipe de Contingência de Crise
OSC	Diretor de Segurança da Empresa (Diretor da LDA)
CSR	Representante do site da empresa
DPA	Pessoa Designada em Terra
EMT	Equipe de Gerenciamento de Emergência TU ou/ & IMT) em terra.
ENF	Fluxograma de Notificação de Emergência
ERP	Plano de resposta de emergência
ERT	Equipe de atendimento a emergências
ETA	tempo estimado de chegada
CRF	Barco de resgate rápido
IOT	C/S ILE D'OUSSANT
EU SOU T	Equipe de Gerenciamento de Incidentes
JRCC	Centros de Coordenação de Resgate Conjunto
LDA	Armadores Louis Dreyfus
MEDEVAC	Evacuação médica
MRCC	Centros de Coordenação de Salvamento Marítimo
OSC	Coordenador de uma cena
FOTO	Pessoa encarregada
RCC	Centro de Coordenação de Resgate
SOLAS	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SEMEAR	Escopo do Trabalho
SPD	Pessoa de serviço em terra (LDA)
SSO	Oficial de Segurança do Navio
SSP	Plano de Segurança do Navio
TU	Unidade Técnica
UTC	Tempo Universal Coordenado

4. Nível de Resposta

Qualquer que seja a Emergência, ASN e a Empresa/Empreiteiro deve ser notificada em tempo útil .

A LDA opera uma resposta de emergência em três níveis para determinar a resposta para situações de emergência.

Uma vez relatada uma situação de emergência, a pessoa em terra que recebe a informação assume imediatamente o papel de "Coordenador de Incidentes". O Coordenador de Incidentes é responsável por acionar a mobilização da Equipe de Contingência de Crise.

Sua tarefa é obter a imagem mais clara possível da situação. Ele pode pedir ajuda a uma ou várias pessoas.

A lista de verificação das informações a serem obtidas primeiro do navio são os 10 Pontos-Chave. O Coordenador de Incidentes emitirá imediatamente um registro de eventos, sendo particularmente cuidadoso para registrar os horários e detalhes importantes de todas as comunicações recebidas e enviadas.

Os três níveis de resposta são os seguintes:

	Oficial de terra em serviço	Informa	Gestão	Equipe de cointigência de crise
Nível 1 cai na competência da pessoa em terra em serviço Situação de baixa importância Sem risco de piorar	X			
Nível 2 Não se enquadra na competência do oficial de terra em serviço Situação de importação Risco de piorar	X	Gestor de Frotas Gestor de QSSA (DPA) Gestor Técnico Oficial de Segurança Gestor de Tripulação	(Alta Administração) (Chefe de departamento)	(X)
Nível 3 Incidente real e sério	X	Gestor de Frotas Gestor de QHSE (DPA) Gestor técnico Oficial de segurança Gestor de Tripulação	(Alta Administração) (Chefe de departamento)	X

*De acordo com o incidente
(envolvimento de acordo com a situação)

Figura 3: Níveis de Resposta a Emergências

5. Definições

Emergência é um evento, real ou iminente, que põe em perigo ou ameaça pôr em perigo o pessoal, o meio ambiente ou os ativos, e que requer uma resposta imediata, significativa e coordenada.

Nível 1	Em formação	Gestão
<p>O incidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • é da competência de a pessoa em serviço em terra e ele tem a possibilidade de gerenciar por conta própria, • tem pouca importância • não envolve risco para degenerar. 	<p>As informações são mantidas entre a pessoa em serviço em terra e a embarcação. Um relatório de incidente dedicado deve ser emitido pela embarcação para revisão pelo departamento de QHSE após a situação de emergência estar sob controle (Relatório de Incidente - Feedback de experiência a ser relatado na UNISEA, consulte PR-HVL MGT004E).</p>	<p>O Responsável de Serviço administra a crise por conta própria, em conexão com a embarcação.</p>
Nível 2	Em formação	Gestão
<p>O incidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - não cai completamente na competência da Pessoa em Serviço em Terra, e/ou - tem um certo nível de importância ou probabilidade de se tornar importante. 	<p>De acordo com a natureza da questão, a Pessoa em Terra em O dever informa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o Gestor de Frota, - a Pessoa Designada em Terra (DPA) - Gerente Técnico, -o Diretor de Segurança da Empresa (CSO) - o Gerente de Tripulação, - qualquer outra pessoa competente que ele considere útil <p>Decide-se chamar uma Equipe de Contingência de Crise total ou parcial e sobre a necessidade de informar o Oficial de Comunicação.</p> <p>A decisão é de responsabilidade do Gestor de Frota ou de seu substituto, o Gestor Técnico.</p>	<p>Os Gestores de Departamento, a Alta Direção ou qualquer outro organismo/ pessoa podem ser contactados para participar do gerenciamento de crises.</p> <p>O Terrestre de Plantão, de acordo com a decisão:</p> <ul style="list-style-type: none"> • administra a crise por conta própria, em conexão com o navio, ou • pede um total ou parcial Equipe de Contingência de Crise
Nível 3	Em formação	Gestão
<p>O incidente é reconhecido e grave.</p>	<p>A informação é a mesma do nível 2, mas, nesse caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a decisão de chamar a Equipe de Contingência de Crise é confirmada pelo Gerente de Frota ou seu substituto, - O Oficial de Comunicação é informado. 	<p>O Responsável de terra em serviço reúne os membros da Equipe de Contingência de Crise.</p>

Tabela 1: Definição de nível de incidente

6. Funções e responsabilidades

a) Organizações

O PIC (Mestre) é responsável por iniciar o processo de resposta a emergências. Um relatório inicial deve ser direcionado ao LDA Shore Person em serviço e ao representante do cliente a bordo da embarcação que pode entrar em contato com o LDA PIC para determinar o nível de emergência e notificar sua respectiva equipe de gerenciamento de incidentes em terra (LDA-TU & Company EMT) . O PIC da Embarcação deverá entrar em contato com os representantes da Empresa e da ASN para garantir que uma resposta coordenada e eficaz à emergência seja alcançada.

b) Pessoas encarregadas da emergência no local

A responsabilidade geral por todas as emergências a bordo será do Comandante da Embarcação operando na função de PIC. Ele coordenará todas as respostas de emergência baseadas em embarcações executadas pelo respectivo ERT.

O PIC garantirá que a notificação inicial da emergência ocorra. A função de PIC difere da função de Líder da ERT dependendo da emergência.

O papel do PIC é:

- Garantir que o Shore Person on Duty (LDA) e o CSR sejam notificados da situação imediatamente ou em 2 horas. •
- Gerenciar a resposta imediata a incidentes.
- Cumprir todos os requisitos de relatórios para LDA e agências externas, quando relevante.
- Seguir as ações prescritas dentro dos ERPs.

c) Coordenadores em cena

O Comandante ou o representante ASN pode ser designado como Coordenador no Local pela Equipe de Gerenciamento de Incidentes da Empresa.

O papel do OSC é atuar como um ponto focal de comunicação para a empresa IMT.

d) Pessoa de serviço em terra (SDP) ou Coordenador de Incidentes (IC)

Uma vez relatada a situação de emergência, a pessoa em terra que recebe a informação assume imediatamente o papel de "Coordenador de Incidentes". Ele é de fato o coordenador de incidentes que aciona a Equipe de Contingência de Crise LDA.

e) Equipe de Resposta a Emergências da Embarcação (ERT)

Cada Embarcação LDA possui uma Equipe de Resposta a Emergências independente e totalmente funcional, capaz de atender a uma situação de emergência. Esses ERTs são compostos por membros da tripulação designados que foram treinados no uso de equipamentos de emergência a bordo e têm treinamento suficiente em cenários de simulação para garantir que sejam competentes para responder com eficiência a uma emergência.

Todos os membros da ERT devem ter concluído o treinamento conforme declarado na **Matriz de Exercícios de Segurança de Emergência FO-ALL-SAF003E**.

Mais detalhes sobre a função, descrição e responsabilidades do Líder e membros da ERT podem ser encontrados na **Lista de Agrupamento FO-ALL-SAF011E específica de cada embarcação**.

O OSC a bordo da Embarcação de Instalação, o mais rápido possível após o início da emergência, e durante a emergência, fará a ligação direta entre o Comandante (PIC, se não OSC) e o

Equipe de Gerenciamento de Incidentes da Empresa (IMT). O OSC transmitirá as necessidades de suporte operacional do ERT da Embarcação e, inversamente, quais medidas de suporte estão sendo implementadas pelo IMT da Empresa.

f) Tratamento médico

O Comandante é responsável por dispensar cuidados médicos à tripulação, a menos que essa responsabilidade seja delegada ao Oficial responsável.

O Comandante não deve hesitar, mesmo em casos que pareçam simples, em pedir conselhos e, se necessário, assistência por rádio do navio mais próximo com um médico a bordo ou das autoridades médicas em terra através do equipamento de comunicação mais conveniente.

g) Médico de Aconselhamento Médico Onshore

O Serviço de Aconselhamento Médico Onshore Primário é o Toulouse-CCMM na França. Consulte a seção "Lista de contatos" para obter detalhes de contato.

h) Serviços de Apoio Médico Onshore

O representante local do navio/agente do navio é responsável por coordenar o transporte da vítima para as instalações médicas. O contato local do P&I é avisado para auxiliar o Agente do Navio em caso de repatriação emergencial. A Pessoa Designada da Empresa em Terra (DPA) é informada de um incidente e mantida a par de todos os desenvolvimentos. O P&I e o Agente do Navio podem ajudar a parte lesada na cidade costeira mais próxima, se necessário.

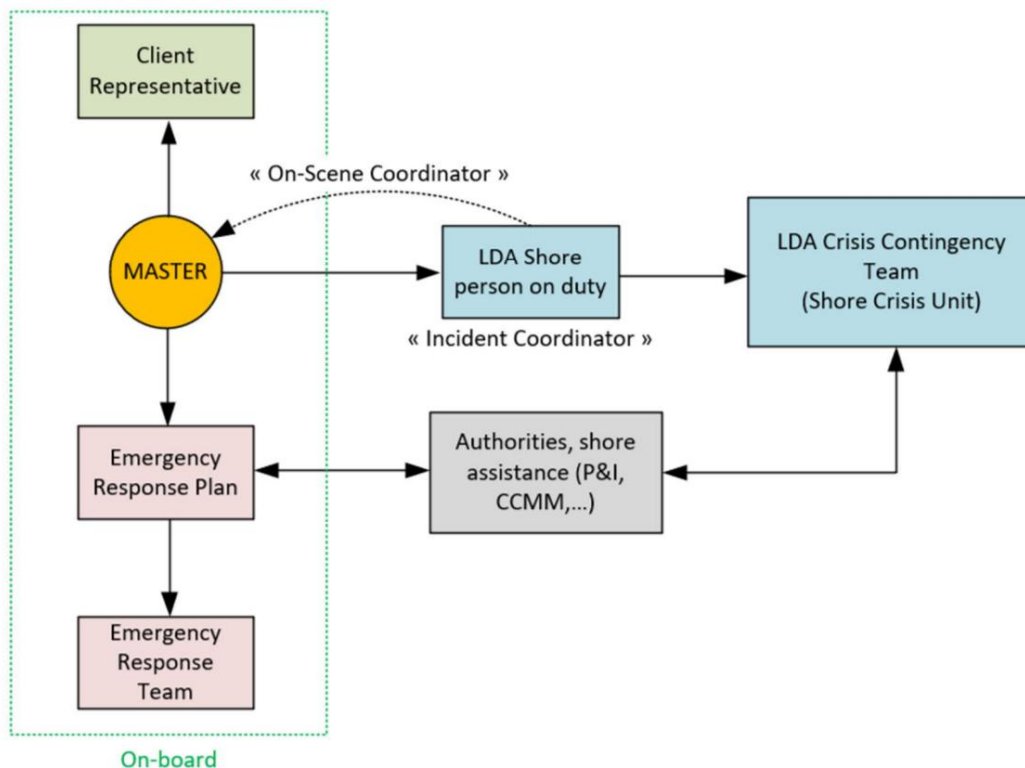


Figura 4: Exemplo de organização de crise de emergência

7. Resposta inicial para eventos definidos

uma. Resposta Geral de Emergência

O PIC deve fornecer as informações iniciais à Gerência de Emergência LDA. Isso implica que o primeiro relato (verbal) será feito assim que o incidente acontecer e medidas de mitigação imediatas (por exemplo, primeiros socorros) tenham sido tomadas. Um relatório de acompanhamento por escrito fornecendo informações detalhadas sobre o incidente será emitido para o Gerenciamento de Emergências da LDA e para o CSR dentro de 24 horas após o incidente.

Além disso, a fim de se preparar para fornecer as informações exigidas na Resolução IMO A.851(20), deve ser preenchido o formulário **FO ALL MGT055E** Mensagem oficial às autoridades (consulte o [Apêndice 9.2](#)). Este formulário deve estar disponível na ponte, próximo aos meios de comunicação.

A função de PIC deve ser desempenhada pelo Comandante da Embarcação, ou seu substituto, e deve estar disponível o tempo todo durante os períodos de atividade de trabalho para coordenar a resposta inicial a incidentes com o ERT. Ele deve garantir o contato com o SPD e o CSR, quando necessário.

Em caso de emergência, quando engajados na operação de colocação de cabos, o produto do cabo e quaisquer cabos ao mar serão cortados à frente dos motores de cabo usando cortador hidráulico ou, alternativamente, escoados no fundo do mar. A decisão final com relação à ação a ser tomada em uma situação de emergência ficará a critério exclusivo do mestre.

Qualquer que seja a Emergência, ASN e a Empresa/Empreiteiro deve ser notificada em tempo útil .

b. Medevac

Os detalhes de contacto do MRCC/JRCC relevantes para o projecto 2Africa são fornecidos nas Secções abaixo. O MRCC e o JRCC estarão disponíveis para ajudar em qualquer emergência durante as diferentes etapas do projeto. Qualquer emergência em que o JRCC/MRCC seja necessário será respondida imediatamente.



Tabela 2: Contatos SAR em todo o mundo - Centros e subcentros de Coordenação de Resgate. Extraído de <https://sarcontacts.info/>.

Para situações médicas, o JRCC/MRCC responderá às solicitações do navio MEDEVAC e levará os pacientes ao hospital em terra mais próximo, onde poderão ser tratados.

A decisão final de evacuação médica (MEDEVAC) de um navio cabe ao JRCC/MRCC e baseia-se na avaliação médica especializada dos sintomas por um especialista.

A remoção de pessoal do navio está limitada a situações de emergência e só pode ser realizada pelo JRCC/MRCC quando indicado clinicamente.

Há momentos em que a evacuação pode ser mais prejudicial ou perigosa para o paciente do que deixá-lo a bordo até a chegada ao próximo porto. É claro que não há restrição à ação independente do mestre com base em sua própria iniciativa ou serviço médico privado.

No caso de Medevac, as seguintes informações devem ser fornecidas pelo navio ao MRCC/JRCC:

Incidente com Embarcação Marítima	Completo S/N
Nome da embarcação e indicativo de chamada	
Posição da embarcação.	
Curso do navio, velocidade, próximo porto de escala e tempo estimado de chegada (ETA)	
Nome do paciente, nacionalidade, idade e sexo.	
Respiração, pulso e temperatura do paciente.	
Sintomas do paciente e natureza da doença.	
Qualquer história conhecida de doenças semelhantes.	
Localização e tipo de dor.	
Suprimentos médicos transportados a bordo do navio.	
Medicamento dado ao paciente.	
Clima de cena	
Horário e frequência das comunicações.	

Tabela 3: Notificação de evacuação de emergência

Se ocorrer um incidente a bordo que leve a atendimento médico, a Equipe de Resposta a Emergências da Embarcação (ERT) fornece os primeiros socorros e informa o Comandante (PIC).

O Comandante deve informar o representante local da embarcação o mais rápido possível para coordenar a evacuação da vítima. O contato local do Protection & Indemnity (P&I) é avisado para auxiliar o Agente do Navio em caso de repatriação emergencial da tripulação.

Qualquer que seja a Emergência, ASN e a Empresa/Empreiteiro deve ser notificada em tempo útil .

c. Helicóptero Medevac

Nenhum dos navios de instalação para 2África oferece instalações de helicóptero, mas uma área de guincho identificada está localizada no convés.

No caso de helicóptero Medevac, o navio deve se preparar para a chegada do helicóptero (consulte SI-ALL-OPS32):

Lista de verificação de evacuação de helicóptero	Completo S/N
Prepare a área de guincho (abaixe todos os mastros, mastros, antenas, prenda o equipamento solto etc....)	
Mantenha o pessoal desnecessário fora do caminho.	
À noite, ilumine a área da talha o melhor possível. Não acenda as luzes para o helicóptero (pode cegar o piloto).	
Acenda quaisquer obstruções para avisar o helicóptero.	
Aponte os holofotes verticalmente para ajudar o helicóptero a localizar o navio. Apague quando o helicóptero estiver no local.	
Avise o coordenador da missão SAR sobre a localização da área de içamento na embarcação antes da chegada do helicóptero para que o piloto possa fazer sua aproximação à meia-nau ou à frente, conforme necessário.	
Informe ao coordenador da missão SAR quantas pessoas você tem a bordo da embarcação.	
Haverá um alto nível de ruído sob o helicóptero, tornando as comunicações de voz quase impossíveis. Organize um conjunto de sinais de mão entre a tripulação da embarcação que irá ajudar.	
Preparar informações médicas/de lesões do paciente para acompanhá-los.	
Marcar o paciente com informações sobre o medicamento: tipo se houver, foi administrado e quando.	
Quando o helicóptero chegar à sua área, mude o curso para colocar o vento a trinta graus da proa de bombordo e continue a uma velocidade moderada.	
O helicóptero fornecerá todo o equipamento necessário. Se for necessária uma maca, o helicóptero abaixará uma especialmente equipada para içamento.	
Permita que a cesta ou maca toque sua embarcação antes de manuseá-la para evitar choque elétrico estático	
Não enganche, amarre ou prenda o cabo da talha à nossa embarcação.	
Se a cesta for usada, amarre o paciente com a face para cima. Além disso, se sua condição permitir, o paciente deve estar usando um PFD (Dispositivo Flutuante Pessoal) e suas mãos devem estar afastadas dos lados.	
O helicóptero pode abaixar um nadador de resgate para avaliar o paciente e auxiliar o guincho. Ajude-os e siga as instruções.	
Quando a cesta ou maca estiver pronta para içar, sinalize ao operador da talha com um sinal de "polegar para cima".	
Se uma linha de trilha estiver conectada ao dispositivo de resgate, use-a para estabilizar o dispositivo de resgate durante o içamento. Mantenha os pés afastados da linha.	

Tabela 4: Lista de verificação de Helicóptero Medevac

Assim que a pessoa ferida chegar ao hospital, o LDA Ship Manager e o representante de P&I assumirão o controle do atendimento ao paciente e do suporte ao gerenciamento de lesões.

O Comandante deve garantir que a lista de tripulação com todas as pessoas restantes a bordo seja atualizada após a evacuação do helicóptero.



Figura 5: exemplo de evacuação médica de helicóptero (esquerda) e área de guincho em C/S Ile de Batz (direita)

d. Navio Medevac

No caso de certas lesões, o JRCC/MRCC pode decidir solicitar a transferência da pessoa ferida do navio de instalação para outro navio que ofereça cuidados médicos mais avançados.

No entanto, a transferência de medicamentos ou materiais deve sempre ser preferida à transferência de pessoal.

Quando praticável, a transferência de pessoal deve ser feita a sotavento da embarcação que transfere ou conforme indicado pela pessoa encarregada da transferência.

Qualquer transferência à noite só deve ser realizada com iluminação suficiente para garantir que todos os movimentos sejam claramente visíveis e quando não houver outros meios de transferência mais seguros disponíveis.

Os Comandantes devem concordar com antecedência qual embarcação é a embarcação controladora durante a transferência e a embarcação controladora deve confirmar como segura e pronta para transferir/receber pessoal.

Sempre que possível, ambas as embarcações devem estar fundeadas ou em posição dinâmica, se impraticável, ambas as embarcações devem abrir caminho na velocidade mais baixa necessária para fornecer um sotavento e/ou uma plataforma mais estável com os Comandantes de ambas as embarcações, atentos aos possíveis efeitos da interação entre as embarcações.

As pessoas sob o controle de ambas as embarcações envolvidas e a pessoa responsável pela transferência devem:

- Estar em contato rádio direto entre si; e manter contato visual contínuo com os pontos de partida e chegada do transfer no convés.
- Mantenha um homem de prontidão no convés de cada embarcação nos pontos de partida e chegada da transferência no convés. Uma bóia / anel salva-vidas deve estar próximo, completo com uma linha de vida anexada.
- Todas as pessoas sendo transferidas devem, no mínimo, usar uma vida autoinflável SOLAS aprovada jaqueta.
- A pessoa qualificada no controle do barco, sempre que possível, deve se esforçar para manter contato visual contínuo com o ponto de transferência/partida da embarcação.

O seguinte deve ser considerado antes de qualquer transferência de pessoal quando as embarcações estiverem em andamento:

- Uma avaliação de risco da atividade de transferência deve ser realizada e medidas de segurança apropriadas implementadas para garantir a segurança dos envolvidos.
- A avaliação deve levar em conta o seguinte:
 - o Número, experiência e mobilidade das pessoas a serem transferidas.
 - o O lado designado para transferência.

- o Quaisquer restrições de navegação/tempo.
- o As condições meteorológicas esperadas.
- o Roupas e equipamentos salva-vidas necessários durante a transferência.
- o Método de transferência, como passarela, FRC.
- o Ações necessárias em caso de homem ao mar.

Tanto os capitães dos navios quanto as pessoas que estão sendo transferidas devem entender a avaliação de risco e concordar com a realização da transferência.

e. Transferência por passadiço

Se a pessoa lesionada puder andar, a forma mais fácil e segura de transferência será pelo passadiço.

A adequação do tipo de transferência para os indivíduos em termos de aptidão física e experiência precisa ser avaliada pelos capitães dos navios. Se uma pessoa não for fisicamente capaz ou móvel suficiente, não serão transferidos pelo corredor.

Aqueles que estão sendo transferidos devem ser informados e compreender completamente a sequência de eventos, incluindo a uso correto do dispositivo de flutuação pessoal e o método de transferência. A pessoa transferida deve não levar malas ou bagagens – esses itens devem ser transferidos separadamente para a embarcação.

Quando a embarcação de apoio estiver ao lado da embarcação principal, o movimento relativo deve ser levado em consideração. consideração, assim como as alturas relativas dos conveses entre os quais é feita a transferência de pessoal.

No caso de movimentos da plataforma, a escada do piloto deve ser preferida à passarela. A assistência deve ser disponível em cada extremidade da transferência de pessoal e deve haver uma pessoa experiente presente supervisionar o momento da transferência e manter as comunicações com a ponte. O pessoal deve apenas atravessar com a capacidade de usar livremente os dois corrimãos práticos.

A posição relativa das defensas em embarcações e unidades deve ser considerada, juntamente com qualquer ação provável da água surgindo entre os navios quando próximos.

f. Transferência por embarcação

Se a pessoa ferida puder andar, uma forma alternativa de transferência seria através de uma das embarcações de resgate da embarcação de instalação.

Essas transferências podem ser particularmente desafiadoras, principalmente para pessoal inexperiente. Uma pessoa deve estar disponível no bote e na embarcação para ajudar os que estão sendo transferidos.

O clima e o estado do mar devem ser avaliados pelos Comandantes das embarcações envolvidas para determinar se é adequado para o uso de um barco pequeno e para permitir uma aproximação próxima e uma transferência segura, mesmo quando em sotavento.

A transferência de embarcação para embarcação deve ser planejada para evitar a transferência durante as horas de escuridão. Se a transferência de pessoal específico se tornar inevitável à noite, isso deve ser tratado em uma avaliação de risco específica e dedicada e a operação deve ser realizada apenas quando for considerado seguro fazê-lo.



Figura 6: Embarcação de resgate em C/S Ile de Batz

g. Transferência de navio para navio com guindaste

Os guindastes a bordo do navio de instalação não são certificados para transporte de pessoas e não devem ser usados para transferência de pessoal.

No entanto, em caso de ferimentos graves e se todas as alternativas acima não puderem ser usadas, o guindaste continua sendo um meio de último recurso que pode ser considerado após uma avaliação de risco completa e um MOC acordado por todas as partes.

A pessoa responsável deve considerar a força da corrente, bem como as condições do vento e do mar ao fazer um levantamento dinâmico da embarcação de apoio ao lado da embarcação principal.

De acordo com a saúde da pessoa lesionada, a cesta deve ser preferida à maca. Se for tomada a decisão de não usar uma cesta de transferência de pessoal, a decisão não deve ser tomada pelo funcionário individual.

A decisão será de responsabilidade do comandante ou designado. O estado do mar e as condições ambientais devem fazer parte da Avaliação de Risco de transferência.

A cesta de transferência/maca deve ser verificada antes do uso e montada corretamente no guindaste antes da transferência e a flâmula do gancho do guindaste deve ter comprimento suficiente para manter o gancho bem afastado do pessoal que está sendo transferido.

Os cabos de apoio devem ser fixados na parte inferior da cesta/maca para permitir o controle do balanço ao levantá-lo e abaixá-lo.

Deve-se considerar o comprimento/posição dos cabos de manobra para evitar a possibilidade de os cabos de manobra ficarem presos.



Figura 7: Exemplo de transferência de guindaste pessoal com cesta (esquerda), maca dentro da cesta (centro) e maca somente (direita)

h. Medevac – documentação de referência

Procedimentos LDA	Referência	Rev
Medicina e Saúde	SI-ALL-HHE001E	2
Centro médico de rádio	SI-ALL-HHE002E	4
AMVER e gestão de evacuação médica	SI-ALL-HHE003E	1
Oxigênio para uso médico	SI-ALL-HHE004E	2
Formulários LDA	Referência	Rev
Folha de Dados de Consulta Médica à Distância e Acompanhamento	FO-ALL-HHE001	3
Repatriação Médica	FO-ALL-HHE003	1

i. Sequência de ação

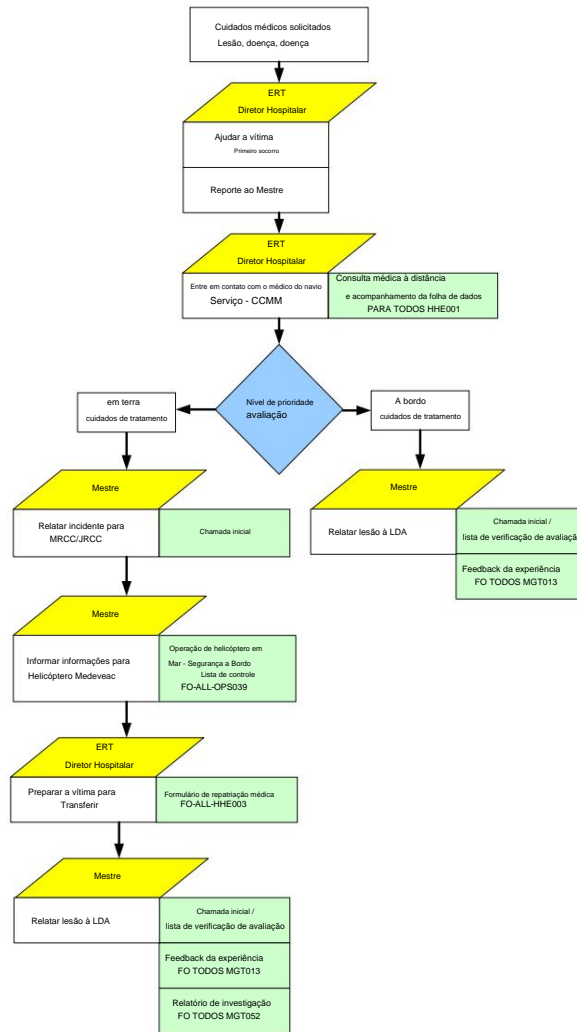


Figura 8: Fluxograma de evacuação médica

8. Outra situação de emergência

Existem várias outras situações de emergência não diretamente relacionadas à emergência médica.

- Homem ao Mar
- Poluição no mar
- Colisão
- Socorro
- Perda de direção
- Perda de potência

Essas situações de emergência são cobertas a bordo com o livreto de emergência dedicado “Decision Support Booklet”, disponível na rede do navio e também impresso no passadiço. Cada caso, com lista de contatos relevantes e ações a serem tomadas, é detalhadamente descrito e são feitas referências ao Sistema de Gestão LDA (especialmente instruções de Situação de Emergência). A tripulação do navio é regularmente familiarizada com essas situações de emergência conforme o capítulo 12.

NAME	OWNER	DOCUMENT NO.	APPLIES TO	REV	REV. DATE
SI-ALL-EMG001E Abandon Ship	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG001E	All	04	18/07/2018
SI-ALL-EMG002E Bridge Equipment Failure	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG002E	All	01	07/11/2017
SI-ALL-EMG003E Collision	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG003E	All	04	07/11/2017
SI-ALL-EMG004E Dragging Anchor	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG004E	All	02	07/11/2017
SI-ALL-EMG005E Fire	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG005E	All	05	07/11/2017
SI-ALL-EMG006E Fire in Cargo Areas	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG006E	All	03	07/11/2017
SI-ALL-EMG007E Fire Shutdown Instruction	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG007E	All	01	07/11/2017
SI-ALL-EMG008E Flooding of Ship's Compartments	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG008E	All	04	07/11/2017
SI-ALL-EMG009E Injury - Illness	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG009E	All	01	07/11/2017
SI-ALL-EMG010E Loss of Full Manoeuvring Possibilities	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG010E	All	03	08/11/2017
SI-ALL-EMG011E Machinery Failure	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG011E	All	04	08/11/2017
SI-ALL-EMG012E Man overboard	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG012E	All	04	08/11/2017
SI-ALL-EMG013E Rescue from Confined or Enclosed Space	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG013E	All	06	08/11/2017
SI-ALL-EMG014E Search and Rescue	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG014E	All	03	08/11/2017
SI-ALL-EMG015E Steering Failure	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG015E	All	05	08/11/2017
SI-ALL-EMG016E Stranding and Grounding	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG016E	All	05	08/11/2017
SI-ALL-EMG017E Unexpected Listing of the Vessel	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG017E	All	03	08/11/2017
SI-ALL-EMG018E Emergency instructions when Ship is in Temporary	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG018E	All	01	08/11/2017
SI-ALL-EMG019E Heavy Weather	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG019E	All	01	08/11/2017
SI-ALL-EMG020E Disease Outbreaks	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG020E	All	03	08/11/2017
SI-ALL-EMG021E Cargo Shifting	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG021E	All	01	08/11/2017
SI-ALL-EMG022E People Rescued at Sea	Deputy QHSE Manager	SI-ALL-EMG022E	All	01	08/11/2017

Figura 9: Exemplo de Instruções Permanentes de Emergência disponíveis no Sistema de Gestão LDA

9. Risco de segurança no projeto 2Africa

A Lloyd's Market Association contém um "Comitê de Guerra Conjunto" que identificou no documento "JWLA-027" áreas com riscos relevantes de guerra, pirataria e terrorismo. Estas áreas foram destacadas pelo projeto ASN for 2Africa e estarão disponíveis a bordo (ver fotos abaixo).

Um **Plano de Segurança do Navio (SSP)** adequado é implementado em todas as embarcações ASN/LDA, conforme exigido pelo código ISPS. Inclui medidas específicas a serem tomadas para prevenir e reduzir o risco de segurança.

De acordo com o código ISPS, o SSP contém:

- Medidas preventivas contra armas, substâncias perigosas, dispositivos que possam ser destinado a ser utilizado contra a segurança do navio
- Identificação específica de áreas restritas e ação preventiva contra o acesso a qualquer tais áreas designadas
- Ação a ser tomada quando o navio estiver enfrentando uma ameaça ou violação de segurança considerando a operações críticas do navio
- Cumprir as instruções do Governo Contratante com respeito à segurança nível
- Procedimentos de evacuação que possam ter de ser realizados em caso de violação que não ser combatido
- Deveres específicos do pessoal de bordo com responsabilidades quando a segurança estiver em questão •
Procedimentos para auditoria de atividades relacionadas à segurança • Procedimentos para treinamento e exercícios associados ao plano • Procedimentos para contato com a instalação portuária •
Procedimentos para relatar incidentes relacionados à segurança •
Designação e identificação do SSO e da OSC com funções e detalhes de contato • Procedimentos para manter, testar e calibrar equipamentos pertencentes ao Código. Isso deve incluir detalhes da frequência dos testes a serem realizados, bem como
- Locais onde o SSAS é fornecido e as orientações sobre o uso do SSAS. As instruções de uso também devem incluir detalhes de teste de SSAS e informações sobre alertas falsos.

Este plano especifica responsabilidades e procedimentos para neutralizar qualquer ameaça à embarcação.

É responsabilidade do SSO (Mestre) garantir que o SSP seja implementado corretamente a bordo. De acordo com o Capítulo 12, exercícios regulares de segurança e familiarização são realizados e registrados dentro **da FO-ALL SEC009E SECURITY EXERCÍCIOS / MATRIZ DE EXERCÍCIOS** para garantir a reação adequada da tripulação do navio quando necessário.

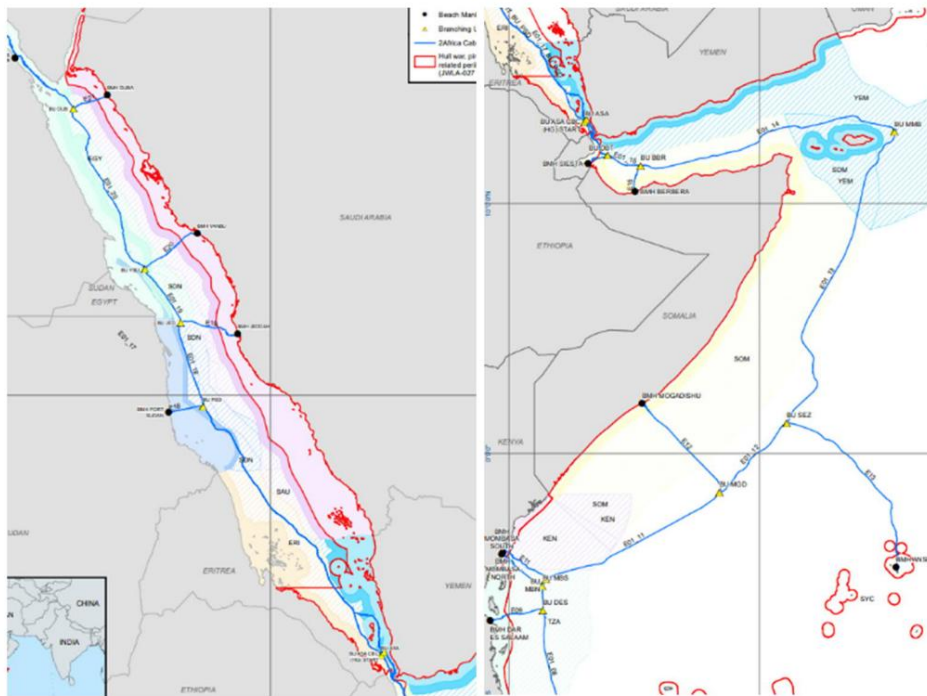
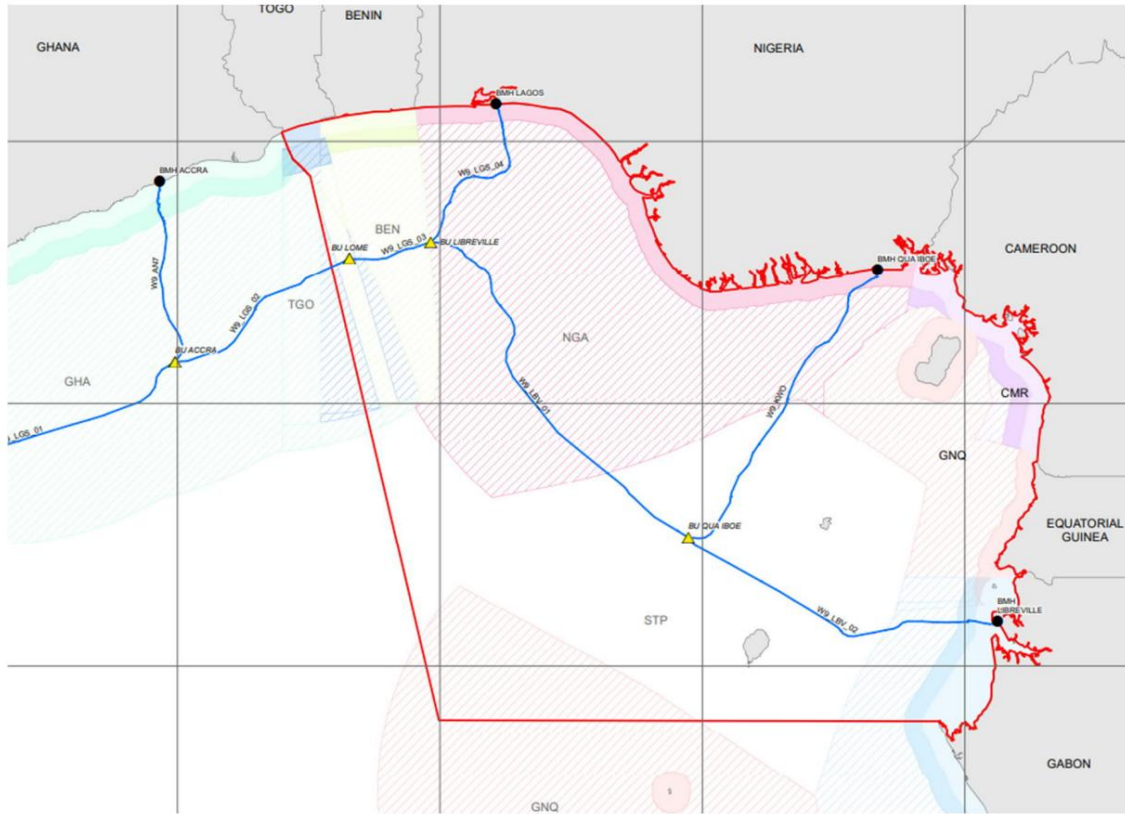



Figura 10: Projeto 2Africa com área listada JWC delimitada a vermelho

10. Comunicação

uma. Lista de contatos

Nome	Localização	Telefone	E-mail/Página da Web	Fax/Telex
LDA				
Contingência de Crise Equipe - CCT	Louis Dreyfus Armateurs SAS 21 quai Gallieni - 92158 Suresnes Cedex - França	CONFIDENCIAL – embarcação de instalação a bordo disponível (Procedimento de referência: PR-HVL-MGT001E)		
Pessoa designada Em terra - DPA <i>Frédéric ARZUR</i>		+33 1 7038 6165 +33 6 2088 1948	frederic.arzur@lda.fr	
Gerente de Frota LDA <i>Senhor Alain COATANHAY</i>		+33 1 7038 6155 +33 6 8511 4793	alain.coatanhay@lda.fr	
EMBARCAÇÕES				
C/S Ilha de Batz	Casa do leme Representante do cliente Mestre Chefe Eng. Mestre GSM Sala de Rádio	+47 2367 4907 +47 2367 4911 +47 2367 4906 +47 2367 4910 +33 623 873 785 +87 07 6464 4513	master@iledebatz.lda.fr operacao@iledebatz.lda.fr asnrep@iledebatz.lda.fr	Fax: +33 562 168 322 Telex: 422 633 210 422 633 211
C/S Ilha de Bréhat	Casa do leme Representante do cliente Mestre Chefe Eng. Mestre GSM	+47 2367 4918 +47 2367 4917 +47 2367 4921 +47 2367 4920 +33 620 373 431	master@iledebrehat.lda.fr operacao@iledebrehat.lda.fr asnrepresentative@iledebrehat.lda.fr	Telex: 422 633 510 422 633 511
C/S Ilha de Sein	Casa do leme Representante do cliente Mestre Chefe Eng. Mestre GSM	+47 2367 4794 +102 +43 2367 4795 +47 2367 4800 +47 2367 4801 +33 623 873 784	master@iledesein.lda.fr operacao@iledesein.lda.fr asnrepresentative@iledesein.lda.fr	Fax (cpt): +33 562 168 359 Telex: 422 623 510 422 623 511
C/S Ilha d'Aix	Casa do leme Representante do cliente Mestre Chefe Eng. Mestre GSM	+47 2367 4784 +47 2367 4782 +47 2367 4785 +47 2367 4787 +33 609 535 886	master@iledaix.lda.fr operacao@iledaix.lda.fr asnrepresentative@iledaix.lda.fr	Telex: 422 801 555 422 801 556
ASN				
NOTIFICAÇÃO DE EMERGÊNCIA ASN HSE: HSE.notification.marine@asn.com				
Chefe de Offshore operações <i>Senhor Nicolas MEUNIER</i>	ASN Marine SAS 21 quai Gallieni - 92158 Suresnes Cedex - França	+33 1 70 38 61 87 +33 6 26 82 90 34	nicolas.meunier@asn.com	
Vice-presidente de Operações Marítimas <i>Sr. Jérémie MAILLET</i>	ASN Marine SAS 21 quai Gallieni - 92158 Suresnes Cedex - França	+33 1 60 92 84 19 +33 6 79 43 67 94	jeremie.maillet@asn.com	

Operação Offshore Gerente <i>Sr. Thomas Fabry</i> <i>África Ocidental – Oeste Europa</i>	ASN Marine SAS 21 quai Gallieni 92158 Suresnes Cedex - França	+33 1 60 92 71 10 +33 7 89 33 03 40	thomas.fabry@asn.com	
Operação Offshore Gerente <i>Rafael Bouraly</i> <i>Sul e sudeste África</i>	ASN Marine SAS 21 quai Gallieni 92158 Suresnes Cedex - França	+33 1 60 40 77 84 +33 6 75 05 45 61	rafael.bouraly@asn.com	
Operação Offshore Gerente <i>Senhor Pierre-Alain Marchadour</i> <i>Mediterrâneo – Vermelho mar</i>	ASN Marine SAS 21 quai Gallieni 92158 Suresnes Cedex - França	+33 6 43 45 01 88	pierre_alain.marchadour@asn.com	
ASN - SMS Corporativo Gerente - <i>Ludovic CALVET</i>	Alcatel-Lucent Centro de Villarsaux Rua de Villejust 91620 Nozay	+33 6 30 04 42 96 +33 1 60 40 75 70	ludovic.calvet@asn.com	
ACONSELHAMENTO MÉDICO EM TERRA				
 OnShore Medical Aconselhar – CCMM Toulouse 24/7	CCMM Pavillon L. Lareng Hôpital Purpan TSA 40031 31059 TOULOUSE FRANÇA	+33 5 34 39 33 33 Fotos por telefone: +33 6 21 28 31 15	E-mail/Fotos: ccmm@chu-toulouse.fr Eletrocardiograma: Ccmm.ecg@chu-toulouse.fr	Fax: +33 5 61 77 24 11 Tlx (sáb B): 32 ou 38 (grátis)
P & I				
<p>Vários clubes de P&I estão disponíveis em toda a África e na costa mediterrânea. A lista detalhada pode ser encontrada https://www.shipownersclub.com/correspondents/list-correspondents/ Em caso de dificuldades de conexão à Internet a bordo, a Shore Crisis Unit pode ajudar o PIC a fornecer a estação de P&I relevante.</p>				

11. Pessoal em risco

Durante os estágios iniciais de resposta de emergência, a equipe de trabalho, exceto o ERT e o PIC, deve se reunir em seus postos de reunião designados, se for seguro fazê-lo. Uma vez que uma reunião tenha sido concluída, o PIC garantirá que todo o pessoal seja contabilizado e seguro.

12. Exercícios e exercícios

O programa estabelecido para o ano deverá ser enviado ao Departamento de QSMS no momento do envio do primeiro relatório bimestral de fevereiro. Este programa deve ser baseado em situações de emergência existentes, conforme detalhado nas instruções de Preparação para Emergências disponíveis no Sistema de Gerenciamento de Navios da Empresa. No mínimo, em um período de dois anos, todo o cenário das Instruções Permanentes de Emergência deve ter sido tratado durante um exercício ou exercício dedicado.

O Comandante desenvolverá outro cenário de acordo com as características e atividades do navio.

Este programa deve estar disponível no momento da auditoria do navio, mas pode ser alterado pelos novos Comandantes, desde que seja realizado um exercício por mês.

Os exercícios/brocas são gravados com o **FO-ALL-SAF004E Drill Exercise Prepa-Exec-Eval**, que inclui as diferentes etapas:

1. Objetivo, 2. Preparação 3. Lista de verificação de execução, 4. Avaliação e melhoria, 5. Notas adicionais.

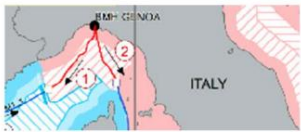

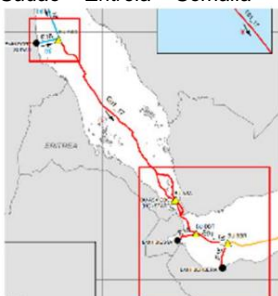
Em intervalos regulares, definidos pela LDA SMS, uma versão atualizada da “**FO-ALL-SAF003E Emergency Safety Exercices Drills Matrix**” e “**FO-ALL-SEC009E Security Exercices and Drills Matrix**” deve ser enviada ao departamento de QSMS da LDA.


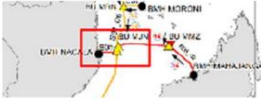
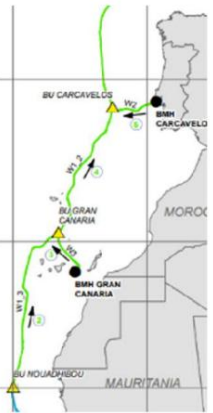

Parte 2: Contatos RCC dependendo do Escopo de Trabalho da embarcação de instalação

Especificações e detalhes (observação DSC, instalação MF/HF, canal VHF, Inmarsat, ...) de cada Centro de Coordenação de Resgate estão disponíveis a bordo na biblioteca oficial de bordo (Lista de Sinais de Rádio do Almirantado, lista ITU de estações costeiras (Lista IV), ...).

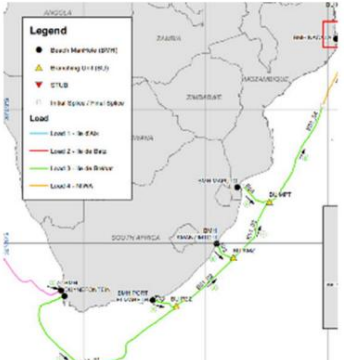
Os detalhes de contato global para a localização de cada Embarcação de Instalação são fornecidos abaixo.

Seção I: C/S Ilha de Batz

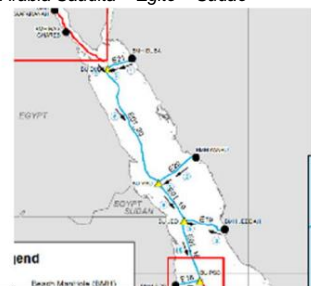
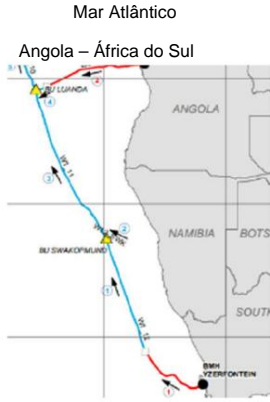
Área	Contato RCC mais próximo detalhe	MRCC relevante
<p>área mediterrânea</p> 	<p>MRSC Genova Type: MRSC, Country: SRR: Tel: +39 0102777577 Fax: +39 0102777386</p>	<p>MRCC Roma</p> <p>Telefone: +39 0659084409 / +39 065923569 / +39 065924145 / +39 0659084409 / +39 0659084527 / +39 0659084697</p> <p>E-mail: itmrc@mit.gov.it / itmrc@outlook.it e-mail</p> <p>PEC: itmrc@pec.mit.gov.it</p> <p>Fax: +39-06-592-2737 / +39-06-590-84793</p> <p>INMARSAT: Mini-M 762-970-685 - Inmarsat-C 424-744-220 = MRCC X</p> <p>Telex: +43 614156 COGEC / +43 611172 / +43 614103</p>
<p>mar Vermelho</p> <p>Egito</p> 		<p>JRCC Cairo</p> <p>Telefone: +20 22418 4537 / +20 22418 4531</p> <p>E-mail: jrcc136@mod.gov.eg</p> <p>Fax: +20 22418 4531 / +20 22418 4537</p> <p>Inmarsat C: 462 299 910 RCCE X (Para ser usado em casos de socorro)</p> <p>Telex: +91 21095 RCCCR UN</p>
<p>mar Vermelho</p> <p>Sudão – Eritreia – Somália</p> 		<p>JRCC Jeddah</p> <p>Telefone: +966126534338 / +966126534338,</p> <p>Celular: +966547632701</p> <p>E-mail: jmrcc@fg.gov.sa</p> <p>Fax: +966126516480 / +966126516480</p>

<p>Mar do Pacífico <i>Tanzânia</i></p> 	<p style="text-align: center;">MRCC Mombaça</p> <p style="text-align: center;">Telefone: +254 72 136 8313 / +254 72 771 9414</p> <p style="text-align: center;">E-mail: mrcc@kma.go.ke</p> <p style="text-align: center;">Fax: +254 20 800 7776</p> <p style="text-align: center;">Inmarsat C 463400071/70 - Inmarsat Frota 764626655/57/58 (Voz) / 764626656 (Fax)</p>	
<p>Mar do Pacífico <i>Moçambique – Madagáscar</i></p> 	<p style="text-align: center;">JRCC Antananarivo (COSPAS-SARSAT SPOC)</p> <p style="text-align: center;">Type: MRCC SPOC, Country: Madagascar, SRR: SRR MADAGASCAR</p> <p style="text-align: center;">Latitude, Longitude: (-18.8700084,47.5)</p> <p style="text-align: center;">Telephone: +261-20-22 444 10 alternate phone:261 32 05 742 47 / 261 32 11 257 43</p> <p style="text-align: center;">Email: jrcmad@moov.mg</p> <p style="text-align: center;">Fax: +261-20-224-5909</p> <p style="text-align: center;">Website:</p> <p style="text-align: center;">INMARSAT: +870 772 505 563 / +870 772 505 564</p>	
<p>Mar Atlântico <i>Área da África Ocidental, Portugal</i></p> 	<p style="text-align: center;">MRCC Tenerife</p> <p style="text-align: center;">Telefone: +34 922 597 551 / +34 922 597 552</p> <p style="text-align: center;">Fax: +34 922 597 331</p>	<p style="text-align: center;">MRCC Lisboa</p> <p style="text-align: center;">Telefone: +351 21 4401919 +351-21-440-1950 / 1904</p> <p style="text-align: center;">E-mail: mrcc.lisboa@marinha.pt</p> <p style="text-align: center;">Fax: +351 21 4401954 / +351 21 1938442</p> <p style="text-align: center;">Inmarsat: +870-776600080 / Inmarsat-C 426300032</p>
<p>Mar Atlântico <i>França – Reino Unido</i></p> 	<p style="text-align: center;">MRCC Finisterra</p> <p style="text-align: center;">Telefone: +34 981 767 320 / +34 981 767738 / +34 981 76 75 00</p> <p style="text-align: center;">E-mail: finister@sasemar.es</p> <p style="text-align: center;">Fax: +34 981 767 740</p> <p style="text-align: center;">Inmarsat-C: 422423127 / Inmarsat-B GAN: 870772234842 (voz, sms) / 870782239836 (fax)</p> <p style="text-align: center;">Telex: 52 82268 / 52 86207</p>	<p style="text-align: center;">MRCC Corsen</p> <p style="text-align: center;">Telefone: +33 2 98 89 31 31</p> <p style="text-align: center;">E-mail: corssen.mrcc@developpement.durablel.gouv.fr</p> <p style="text-align: center;">Fax: +33 2 98 89 65 75</p> <p style="text-align: center;">Telex: +42 940086 CROCOA</p>

Seção II: C/S Ilha de Bréhat

Área	MRCC 1	MRCC 2
<p style="text-align: center;">Mar do Pacífico África do Sul</p> 	<p>Cidade do Cabo MRCC</p> <p>Telefone: +27 21 9383300 E- mail: mrcc.ct@samsa.org.za Fax: +27 21 9383309</p> <p>INMARSAT / Frota 77: 00 873 764 8168 55 (voz) 00 873 764 8168 56 (dados) 00871 764 8168 58 (voz) 00 871 764 8168 59 (dados)</p>	<p>JRCC Antananarivo (Madagáscar)</p> <p><i>Consulte a seção Ile de Batz</i></p>

Seção III: C/S Ile d'Aix

Área	MRCC 1	MRCC 2
<p style="text-align: center;">mar Vermelho Arábia Saudita – Egito – Sudão</p> 	<p>MRCC Cairo</p> <p><i>Consulte a seção Ile de Batz</i></p>	<p>JRCC Antananarivo (Madagáscar)</p> <p><i>Consulte a seção Ile de Batz</i></p>
<p style="text-align: center;">Mar Atlântico Angola – África do Sul</p> 	<p>Luanda (D3E) (MRCC Angola)</p> <p>Type: MRCC, Country: Angola, SRR: SRR ANGOLA</p> <p>Latitude, Longitude: (-9,13,46166992)</p> <p>Telephone: +244 2 2239 1399 alternate phone +244 2-2233-6338</p> <p>Email:</p> <p>Fax: 244 2 2233-0430 alternate fax: 2-2239-1688</p> <p>Website:</p> <p>INMARSAT:</p> <p>Telex: 991 3021</p>	<p>Cidade do Cabo MRCC</p> <p><i>Consulte a seção Ile de Bréhat</i></p>

<p>Golfo da Guiné Segmentos offshore</p> 	<p>MRCC Lagos</p> <p>Telefone: +234 80 30 685 167 / +234 1 7306618 +234 1 2713623</p> <p>E-mail: rncnigeria@yahoo.com</p> <p>Fax: +234 1 2713625</p> <p>Inmarsat C 492052551 / Inmarsat Mini-M 772240598</p>	<p>MRCC Abidjan</p> <p>Telefone: +225 2100 0643 / +225 2126 2998</p> <p>E-mail: abidjan.mrcc@gmail.com</p> <p>Fax: +225 2126 6929</p> <p>INMARSAT +870772225506 /870772225507</p>
--	---	--

Existem vários outros Centros de Coordenação de Resgate no Golfo da Guiné (Benin, Camarões, ...). Todos os contactos de identificação estão disponíveis a bordo através da Lista de Sinais Rádio do Almirantado e da Lista IV da UIT.

<p>atlântico Guiné – Senegal</p> 	<p>MRCC Porto Conacri</p> <p>Telefone: +224 6041 2728 / +224 6041 2737</p> <p>Fax: +224 6041 2604</p>	<p>MRCC Dacar</p> <p>Telefone: +221 3382 65001</p> <p>E-mail: marinenat@orange.sn</p> <p>Fax: +221 3382 65000</p>
---	--	---

Seção IV: C/S Ilha de Sein

<p>mar Mediterrâneo Itália – Grécia – Líbia</p> 	<p>MRCC Roma</p> <p>Consulte a Ilha de Seção de Batz</p>	<p>MRCC Malta</p> <p>Telefone: +356 21 257267 / +356 22 494202</p> <p>Fax: +356 21 809860</p> <p>Sáb-C 421 599 999</p> <p>E-mail: rccmalta@gov.mt</p>	<p>MRCC Alexandria</p> <p>Telefone: +20 3 484 2058 20 3 484 2119 / 20 3 487 8983</p> <p>Fax: +20 3 483 2240</p> <p>Telex: 91 54642</p>
<p>Golfo da Guiné</p> 	<p>MRCC Lagos</p> <p>Consulte a seção Ile d'Aix</p>	<p>MRCC Congo</p> <p>Telefone: +242 294 1344</p> <p>Fax: +242 294 0180</p>	