**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**
**SECRETARIA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA**
**SENASP**

# COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS CONPORTOS

# RESOLUÇÃO 2 DA 5ª CONFERÊNCIA DIPLOMATICA DO COMITÊ DE SEGURANÇA DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL IMO

# ADOÇÃO DO CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

# RESOLUÇÃO 2 DA CONFERÊNCIA
# (adotada em 12 de dezembro de 2002)

## ADOÇÃO DO CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, (doravante referida como "a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

CONSIDERANDO que o novo capítulo XI-2 da Convenção faz referência a um Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) e requer que navios, companhias e instalações portuárias cumpram os requisitos relevantes da parte A do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), conforme especificado na parte A do Código ISPS,

SENDO DA OPINIÃO de que a implementação do capítulo mencionado acima pelos Governos Contratantes contribuirá em muito para a intensificação da segurança e proteção marítima e para a salvaguarda daqueles a bordo e em terra,

TENDO CONSIDERADO uma minuta do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, elaborada pelo Comitê de Proteção Marítima da Organização Marítima Internacional (doravante referida como "a Organização"), em sua septuagésima-quinta e septuagésima-sexta sessão, para consideração e adoção pela Conferência.

1. ADOTA o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (doravante referido como "o Código"), cujo texto encontra-se no Anexo à presente resolução;

2. CONVIDA os Governos Contratantes da Convenção a notar que o Código terá efeito em 1 de julho de 2004 mediante entrada em vigor do novo capítulo XI-2 da Convenção;

3. SOLICITA que o Comitê de Proteção Marítima revise e emende o Código conforme apropriado
4. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização transmita cópias certificadas da presente resolução e o texto do Código contido em Anexo a todos os Governos Contratantes da Convenção;

5. SOLICITA TAMBÉM que o Secretário-Geral transmita cópias desta resolução e de seu Anexo a todos os Membros da Organização, que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

*Nesta versão em português a palavra "Proteção" tem o sentido de segurança ,na acepção equivalente à palavra "security" em inglês, e a palavra "Segurança" na acepção de " Safety".*

**ANEXO**

# CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

## PREÂMBULO

1. A Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima realizada em Londres em dezembro de 2002 adotou novas disposições na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e este Código* com vistas a intensificar a proteção marítima. Estes novos requisitos formam a estrutura internacional através da qual navios e instalações portuárias podem cooperar para detectar e dissuadir atos que ameacem a proteção no setor de transporte marítimo.

2. Após os trágicos eventos de 11 de setembro de 2001, a vigésima-segunda sessão da Assembléia da Organização Marítima Internacional (a Organização), em novembro de 2001, concordou unanimemente em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias para adoção por uma Conferência de Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (conhecida como a Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima) em dezembro de 2002. O Comitê de Proteção Marítima da Organização (MSC) ficou encarregado da preparação da Conferência Diplomática com base na apresentação de documentos submetidos pelos Estados Membros, organizações intergovernamentais e não-governamentais que possuem status consultivo com a Organização.

3. O MSC, em sua primeira sessão extraordinária, também realizada em novembro de 2001, com vistas a acelerar o desenvolvimento e a adoção das medidas apropriadas de proteção, estabeleceu um Grupo de Trabalho Intersessional do MSC sobre Proteção Marítima. A primeira reunião do Grupo de Trabalho Intersessional do MSC sobre Proteção Marítima foi realizada em fevereiro de 2002 e o resultado de suas discussões foi transmitido e considerado pela septuagésima-quinta sessão do MSC em março de 2002, na qual foi estabelecido um Grupo de Trabalho *ad hoc* para aperfeiçoar as propostas apresentadas. A septuagésima-quinta sessão do MSC considerou o relatório daquele Grupo de Trabalho e recomendou a continuação do trabalho através do estabelecimento de mais um Grupo de Trabalho Intersessional do MSC, o qual se reuniu em setembro de 2002. A septuagésima-sexta sessão do MSC considerou os resultados da reunião do Grupo de Trabalho Intersessional do MSC realizada em setembro de 2002 e o trabalho executado pelo Grupo de Trabalho do MSC feito simultaneamente com a septuagésima-sexta sessão do Comitê em dezembro de 2002, a qual antecedeu a Conferência Diplomática, e concordou com a versão final dos textos propostos a ser considerada pela Conferência Diplomática.

---

* O nome completo deste Código é o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias. O nome abreviado deste Código, conforme referido na regra XI-2/1 da SOLAS 74, com suas emendas, é o Código ISPS.

4. A Conferência Diplomática (realizada de 9 a 13 de dezembro de 2002) também adotou emendas às disposições existentes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74) acelerando a implementação do requisito de instalação dos Sistemas Automáticos de Identificação e adotou novas Regras no Capítulo XI-1 da SOLAS 74, cobrindo a marcação do Número de Identificação de Navios e a manutenção de um Registro Contínuo de Dados. A Conferência Diplomática também adotou uma série de Resoluções da Conferência incluindo aquelas cobrindo a implementação e a revisão deste Código, Cooperação Técnica e cooperação com a Organização Internacional do Trabalho e a Organização Alfandegária Mundial. Foi reconhecido que a revisão e emendas a algumas disposições novas relativas à proteção marítima poderão ser requeridas após a conclusão do trabalho destas duas Organizações.

5. As disposições do Capítulo XI-2 da SOLAS 74 e deste Código aplicam-se a navios e instalações portuárias. A extensão da cobertura pela SOLAS 74 das instalações portuárias foi acordada com base no fato de que a SOLAS 74 oferecia o meio mais rápido de garantir que as medidas necessárias de proteção entrassem em vigor e tivessem efeito rapidamente. No entanto, também foi acordado que as disposições relativas a instalações portuárias deveriam aplicar-se somente à interface navio/porto. Questões relativas à proteção de áreas do porto serão assunto de futuros trabalhos conjuntos da Organização Marítima Internacional e da Organização Internacional do Trabalho. Ficou ainda acordado que as disposições não deveriam se estender à resposta real a ataques ou a qualquer outra atividade posterior à ocorrência de tal ataque.

6. Ao minutar as disposições, tomou-se o cuidado de verificar a compatibilidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, conforme emendada, com o Código Internacional de Gerenciamento de Proteção (ISM) e com o sistema harmonizado de vistoria e certificação.

7. As disposições representam uma mudança significativa na abordagem pela indústria marítima internacional com relação à questão de proteção no setor de transporte marítimo. Reconhece-se que tais disposições poderão representar um fardo adicional significativo para alguns Governos Contratantes. Reconhece-se, ainda, a importância da Cooperação Técnica para assistir os Governos Contratantes na implementação das disposições.

8. A implementação das disposições irá requerer cooperação e entendimento contínuos e efetivos entre todas as partes envolvidas, ou que utilizem navios e instalações portuárias, incluindo o pessoal de bordo, pessoal do porto, passageiros, partes envolvidas com a carga, gerenciamento de portos e navios e Autoridades Locais e Nacionais responsáveis por proteção. As práticas e procedimentos existentes terão que ser revisadas e alteradas caso não propiciem um nível adequado de proteção. A fim de intensificar a proteção marítima, as indústrias portuárias e de navegação, assim como as Autoridades Locais e Nacionais terão de assumir responsabilidades adicionais.

9. As diretrizes contidas na parte B deste Código deverão ser levadas em consideração ao se implementar as disposições de proteção contidas no Capítulo XI-2 da SOLAS 74 e na parte A deste Código. No entanto, reconhece-se que a extensão da aplicação das diretrizes poderá variar dependendo da natureza da instalação portuária, do navio, de sua aplicação comercial e/ou de sua carga.

10. Nada neste Código deverá ser interpretado ou aplicado de maneira inconsistente com o respeito adequado aos direitos fundamentais e liberdades previstas em instrumentos internacionais, especialmente os direitos relativos a trabalhadores marítimos e refugiados, incluindo a Declaração de Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho, bem como padrões internacionais para trabalhadores marítimos e portuários.

11. Reconhecendo que a Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo de 1965, conforme emendada, prevê que as autoridades públicas deverão permitir que membros estrangeiros da tripulação tenham licença em terra quando o navio no qual chegarem estiver no porto, desde que sejam cumpridas as formalidades na chegada do navio e as autoridades públicas não tenham nenhuma razão para recusar a permissão para baixar a terra por motivos de saúde, proteção ou ordem pública. Ao aprovar os planos de proteção de navios e instalações portuárias, os Governos Contratantes deverão ter consciência do fato de que o pessoal de bordo vive e trabalha no navio e necessita de licença em terra e de acesso a instalações para o bem estar do marítimo, incluindo assistência médica.

## PARTE A

## REQUISITOS OBRIGATÓRIOS RELATIVOS ÀS DISPOSIÇÕES DO CAPÍTULO XI-2 DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR DE 1974, CONFORME EMENDADA

### 1. DISPOSIÇÕES GERAIS

#### 1.1. Introdução

Esta parte do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias contém disposições obrigatórias as quais se refere o Capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, conforme emendada.

#### 1.2. Objetivos

**1.2.1.** estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;

**1.2.2.** estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a nível nacional e internacional a fim de garantir a proteção marítima;

**1.2.3.** garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas a proteção;

**1.2.4.** prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e

**1.2.5.** garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas.

## 1.3. Requisitos funcionais

A fim de atingir seus objetivos, este Código incorpora uma série de requisitos funcionais, que não se limitam a:

1. coletar e avaliar informações referentes a ameaças de proteção e troca de tais informações com os Governos Contratantes apropriados;
2. requerer a manutenção de protocolos de comunicação para navios e instalações portuárias;
3. prevenir o acesso não autorizado a navios, instalações portuárias e suas áreas restritas;
4. prevenir a introdução de armas não autorizadas, dispositivos incendiários ou explosivos em navios ou instalações portuárias;
5. prover meios de acionar um alarme como reação a ameaças ou incidentes de proteção;
6. requerer a elaboração de planos de proteção para navios e instalações portuárias com base em avaliações de proteção; e
7. requerer treinamento e exercícios para garantir a familiaridade com os planos e procedimentos de proteção.

# 2. DEFINIÇÕES

**2.1.** Para os fins desta parte, salvo disposição em contrário:

1. ***Convenção*** significa a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, conforme emendada.
2. ***Regra*** significa uma regra da Convenção.
3. ***Capítulo*** significa um capítulo da Convenção.
4. ***Plano de proteção do navio*** significa um plano elaborado com vistas a garantir a aplicação de medidas a bordo do navio criadas para proteger pessoas a bordo, cargas, unidades de transporte de cargas, provisões do navio ou o próprio navio dos riscos de um incidente de proteção.
5. ***Plano de proteção das instalações portuárias*** significa um plano elaborado para garantir a aplicação de medidas criadas para proteger instalações portuárias e navios, pessoas, cargas, unidades de

transporte de cargas e provisões do navio dentro da instalação portuária dos riscos de um incidente de proteção.

6. ***Oficial de proteção do navio*** significa a pessoa a bordo do navio, responsável perante o comandante, designado pela Companhia como a pessoa responsável pela proteção do navio, incluindo a implementação e manutenção do plano de proteção do navio, e pela ligação com o funcionário de proteção da companhia e os funcionários de proteção das instalações portuárias.
7. ***Funcionário de proteção da Companhia*** significa a pessoa designada pela Companhia para garantir que seja feita uma avaliação de proteção do navio; que seja elaborado um plano de proteção do navio e que o mesmo seja submetido para aprovação e conseqüentemente implementado e mantido; e pela ligação com os funcionários de proteção das instalações portuárias e o oficial de proteção do navio.
8. ***Funcionário de proteção das instalações portuárias*** significa a pessoa designada como responsável pelo desenvolvimento, implementação, revisão e manutenção do plano de proteção das instalações portuárias e pela ligação com os oficiais de proteção do navio e os funcionários de proteção da companhia.
9. ***Nível 1 de proteção*** significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.
10. *Níve**l 2 de proteção*** significa o nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção.
11. ***Nível 3 de proteção*** significa o nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.

**2.2.** O termo “navio”, conforme utilizado neste Código, inclui unidades móveis de perfuração ao largo da costa e embarcações de alta velocidade, conforme definido na regra XI-2/1.

**2.3.** O termo “Governo Contratante”, em conexão com qualquer referência a uma instalação portuária, conforme utilizado nas seções 14 a 18, inclui uma referência a “Autoridade Designada”.

**2.4.** Termos não definidos nesta parte terão o mesmo significado a eles atribuídos nos capítulos I e XI-2.

## 3. APLICAÇÃO

**3.1.** Este Código aplica-se a:

1. os seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais:
    1. navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;

2. navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;
3. unidades móveis de perfuração ao largo da costa; e

2. instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.

**3.2.** Não obstante as disposições da seção 3.1.2, os Governos Contratantes deverão decidir a extensão da aplicação desta parte do Código às instalações portuárias dentro de seu território que, embora sejam utilizadas principalmente por navios não envolvidos em viagens internacionais, tenham que, ocasionalmente, servir a navios que estejam chegando ou partindo para uma viagem internacional.

**3.2.1.** Os Governos Contratantes deverão basear suas decisões, de acordo com a seção 3.2, em uma avaliação de proteção da instalação portuária feita de acordo com esta Parte do Código.

**3.2.2.** Qualquer decisão tomada por um Governo Contratante, de acordo com a seção 3.2, não deverá comprometer o nível de proteção almejado pelo capítulo XI-2 ou nesta Parte do Código.

**3.3.** Este Código não se aplica a navios de guerra, auxiliares navais ou outros navios de propriedade de um Governo Contratante ou por ele operados e utilizados somente a serviço Governamental de natureza não comercial.

**3.4.** As seções 5 a 13 e a seção 19 desta parte aplicam-se a Companhias e navios, conforme estipulado na regra XI-2/4.

**3.5.** A seção 5 e as seções 14 a 18 desta parte aplicam-se a instalações portuárias, conforme estipulado na regra XI-2/10.

**3.6.** Nada neste Código deverá prejudicar os direitos ou obrigações dos Estados previstos no direito internacional.

## 4. RESPONSABILIDADES DOS GOVERNOS CONTRATANTES

**4.1.** Sujeito às disposições da regra XI-2/3 e XI-2/7, os Governos Contratantes deverão estabelecer níveis de proteção e prover diretrizes para a defesa contra incidentes de proteção. Níveis mais elevados de proteção são indicativos de maior probabilidade da ocorrência de um incidente de proteção. Os fatores a serem levados em consideração no estabelecimento do nível adequado de proteção incluem:

1. o nível de credibilidade das informações sobre a ameaça;
2. o nível de corroboração das informações sobre a ameaça;
3. o nível de especificidade ou iminência das informações sobre a ameaça; e
4. as possíveis conseqüências de tal incidente de proteção.

**4.2.** Ao estabelecer o nível 3 de proteção, os Governos Contratantes deverão divulgar instruções apropriadas, conforme necessário, e transmitir

informações relativas a proteção aos navios e instalações portuárias que possam vir a ser afetados.

**4.3.** Os Governos Contratantes poderão delegar algumas de suas responsabilidades relacionadas com a proteção a uma organização de proteção reconhecida, conforme previsto no capítulo XI-2 e nesta Parte do Código, exceto:

1. o estabelecimento do nível aplicável de proteção;
2. a aprovação de uma Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias e posteriores emendas à avaliação aprovada;
3. a determinação das instalações portuárias que deverão designar um Funcionário de Proteção do Porto;
4. a aprovação de um Plano de Proteção das Instalações Portuárias e posteriores emendas ao plano aprovado;
5. o exercício de controle e de medidas de implementação previstas na regra XI-2/9; e
6. o estabelecimento de requisitos para uma Declaração de Proteção.

**4.4.** Os Governos Contratantes deverão, na medida em que julgarem adequado, testar a eficácia do Plano de Proteção do Navio ou das Instalações Portuárias, ou das emendas aos mesmos, aprovados por eles ou, no caso de navios, dos planos aprovados em seu nome.

## 5. DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO

**5.1.** Os Governos Contratantes deverão determinar a necessidade de uma Declaração de Proteção através da avaliação do risco que a interface navio/porto ou a atividade de navio para navio representa a pessoas, propriedades ou ao meio ambiente.

**5.2.** Um navio pode requerer uma Declaração de Proteção quando:

1. o navio estiver operando em um nível de proteção mais alto do que o nível de proteção da instalação portuária ou de outro navio com o qual esteja interagindo.
2. houver um acordo entre Governos Contratantes através de uma Declaração de Proteção cobrindo certas viagens internacionais ou determinados navios engajados em tais viagens;
3. houver uma ameaça de proteção ou um incidente de proteção envolvendo o navio ou a instalação portuária, conforme aplicável;
4. o navio estiver em um porto o qual não seja obrigado a ter e implementar um plano aprovado de proteção das instalações portuárias; ou
5. o navio estiver executando atividades de navio para navio com um navio o qual não seja obrigado a ter e implementar um plano aprovado de proteção do navio.

**5.3.** A instalação portuária ou navio pertinente deverá acusar o recebimento de uma solicitação de emissão de uma Declaração de Proteção, de acordo com esta seção.

**5.4.** A Declaração de Proteção deverá ser preenchida:

1. pelo comandante ou o oficial de proteção do navio em nome do(s) navio(s); e, se apropriado
2. pelo funcionário de proteção das instalações portuárias ou, caso determinado pelo Governo Contratante, por qualquer outro órgão responsável pela proteção em terra, em nome da instalação portuária.

**5.5.** A Declaração de Proteção deverá conter os requisitos de proteção cujo cumprimento poderia ser dividido entre uma instalação portuária e um navio (ou entre navios) e deverá estipular as responsabilidades de cada um.

**5.6.** Os Governos Contratantes deverão estipular, levando em conta as disposições da regra XI-2/9.2.3, o período mínimo durante o qual as Declarações de Proteção deverão ser mantidas pelas instalações portuárias localizadas em seu território.

**5.7.** As Administrações deverão estipular, levando em conta as disposições da regra XI-2/9.2.3, o período mínimo durante o qual as Declarações de Proteção deverão ser mantidas pelos navios com o direito de arvorar a sua bandeira.

## 6. OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA

**6.1.** A Companhia deverá assegurar que o plano de proteção do navio inclua uma declaração explícita enfatizando a autoridade do comandante. A Companhia deverá estipular no plano de proteção do navio que o comandante tem autoridade absoluta, sendo responsável por tomar decisões relativas á segurança e proteção do navio e de solicitar a assistência da Companhia ou de qualquer Governo Contratante conforme necessário.

**6.2.** A Companhia deverá assegurar que o funcionário de proteção da companhia, o comandante e o oficial de proteção do navio tenham o apoio necessário para cumprir com as suas obrigações e responsabilidades, conforme previsto no capítulo XI-2 e nesta Parte do Código.

## 7. PROTEÇÃO DO NAVIO

**7.1.** Os navios deverão cumprir os requisitos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes conforme especificado abaixo:

**7.2.** Para o nível 1 de proteção, as seguintes atividades deverão ser exercidas, através de medidas apropriadas, em todos os navios, levando em consideração as diretrizes constantes da parte B deste Código, com vistas a identificar e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção do navio;
2. controlar o acesso ao navio;
3. controlar o embarque de pessoas e seus pertences;
4. monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;
5. monitorar áreas de convés e em torno do navio;
6. supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio;e
7. assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

**7.3.** Para o nível 2 de proteção, as medidas adicionais de proteção, especificadas no plano de proteção do navio, deverão ser implementadas durante o exercício de cada uma das atividades descritas na seção 7.2, levando em conta as diretrizes constante da parte B deste Código.

**7.4.** Para o nível 3 de proteção, as medidas adicionais específicas de proteção, especificadas no plano de proteção do navio, deverão ser implementadas durante o exercício das atividades descritas na seção 7.2, levando em conta as diretrizes constantes da parte B deste Código.

**7.5.** Sempre que a Administração estabelecer o nível 2 ou 3 de proteção, o navio deverá acusar o recebimento de instruções relativas à mudança no nível de proteção.

**7.6.** Antes de entrar em um porto ou enquanto estiver em um porto dentro do território de um Governo Contratante que tenha estabelecido o nível 2 ou 3 de proteção, o navio deverá acusar o recebimento destas instruções e confirmar com o funcionário de proteção das instalações portuárias o início da implementação das medidas e procedimentos adequados, conforme estipulado no plano de proteção do navio, e, no caso do nível 3 de proteção, nas instruções divulgadas pelo Governo Contratante que tenha estabelecido o nível 3 de proteção. O navio deverá relatar qualquer dificuldade relativa à implementação de tais medidas. Nestes casos, o funcionário de proteção das instalações portuárias e o oficial de proteção do navio deverão comunicar-se e coordenar as ações adequadas.

**7.7.** Caso a Administração requeira que o navio estabeleça, ou o navio já esteja operando em um nível de proteção mais alto do que o estabelecido para o porto no qual pretende entrar ou no qual já esteja, o navio deverá informar, sem demora, a autoridade competente do Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada, bem como ao funcionário de proteção das instalações portuárias.

**7.7.1.** Nestes casos, o oficial de proteção do navio deverá comunicar-se com o funcionário de proteção das instalações portuárias e coordenar as ações adequadas, conforme necessário.

**7.8.** Quando uma Administração requerer que navios com o direito de arvorar a sua bandeira estabeleçam o nível 2 ou 3 de proteção em um porto de outro Governo Contratante, esta deverá informar àquele Governo Contratante sem demora.

**7.9.** Quando Governos Contratantes estabelecerem níveis de proteção e asseguraram a divulgação de informações relativas ao nível de proteção a navios que estejam operando em seu mar territorial ou tenham participado a intenção de entrar em seu mar territorial, tais navios deverão ser aconselhados a manter a vigilância e divulgar imediatamente às suas Administrações e a qualquer Estado costeiro adjacente qualquer informação recebida que possa afetar a proteção marítima naquela área.

**7.9.1.** Ao informar a tais navios sobre o nível de proteção aplicável, um Governo Contratante deverá, levando em conta as diretrizes contidas na parte B deste Código, informá-los também sobre qualquer medida de proteção que devam tomar e, caso apropriado sobre medidas de proteção tomadas pelo Governo Contratante para prover proteção contra a ameaça.

## 8. AVALIAÇÃO DE PROTEÇÃO DO NAVIO

**8.1.** A avaliação de proteção do navio é parte integral e essencial do processo de elaboração e atualização do plano de proteção do navio.

**8.2.** O funcionário de proteção da companhia deverá assegurar que a avaliação de proteção do navio seja feita por pessoas com o conhecimento adequado para avaliar a proteção de um navio, conforme previsto nesta seção, levando em conta as diretrizes constantes da parte B deste Código.

**8.3.** Sujeito ás disposições da seção 9.2.1, uma organização de proteção reconhecida poderá executar a avaliação de proteção de um determinado navio.

**8.4.** A avaliação de proteção do navio deverá incluir uma vistoria de proteção a bordo, incluindo, no mínimo, os seguintes elementos:

1. identificação de medidas, procedimentos e operações existentes de proteção;
2. identificação e avaliação das operações principais executadas a bordo do navio, as quais é importante proteger;
3. identificação de possíveis ameaças ás operações principais executadas a bordo do navio e da probabilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção; e
4. identificação de pontos de fraqueza, incluindo fatores humanos, na infraestrutura, planos de ação e procedimentos.

**8.5.** A avaliação de proteção do navio deverá ser documentada, revisada, aceita e mantida pela Companhia.

## 9. PLANO DE PROTEÇÃO DO NAVIO

**9.1.** Todo navio deverá ter a bordo um plano de proteção do navio aprovado pela Administração. O plano deverá dispor sobre medidas para os três níveis de proteção conforme definido nesta Parte do Código.

**9.1.1.** Sujeito às disposição da seção 9.2.1, uma organização de proteção reconhecida poderá elaborar o plano de proteção para um determinado navio.

**9.2.** A Administração poderá confiar a revisão e aprovação de planos de proteção do navio, ou de emendas a um plano previamente aprovado, a organizações de proteção reconhecidas.

**9.2.1.** Nestes casos, a organização de proteção reconhecida, encarregada da revisão e aprovação de um plano de proteção do navio, ou de suas emendas, para um determinado navio, não deverá ter estado envolvida nem na preparação da avaliação de proteção do navio nem na elaboração do plano de proteção do navio, ou de suas emendas sob revisão.

**9.3.** A apresentação de um plano de proteção do navio, ou de emendas a um plano previamente aprovado, para aprovação deverá ser acompanhada da avaliação de proteção com base na qual o plano, ou as emendas, foram elaborados.

**9.4.** Este plano deverá ser elaborado levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código e deverá ser escrito no idioma ou idiomas de trabalho do navio. Caso o idioma ou idiomas usados não sejam o inglês, francês ou espanhol, deverá incluir uma tradução em um destes idiomas. O plano deverá incluir, pelo menos, o seguinte:

1. medidas para prevenir que armas, substâncias perigosas e dispositivos destinados ao uso contra pessoas, navios ou portos, e cujo transporte não seja autorizado, sejam introduzidos a bordo do navio;
2. identificação de áreas restritas e de medidas para prevenir o acesso não autorizado;
3. medidas para prevenir o acesso não autorizado ao navio;
4. procedimentos para responder a ameaças de proteção e a violações de medidas de proteção, incluindo disposições relativas à manutenção de operações críticas do navio ou da interface navio/porto;
5. procedimentos para atender a quaisquer instruções de proteção que os Governos Contratantes possam dar no nível 3 de proteção;
6. procedimentos para evacuação no caso de ameaças de proteção ou de violações da proteção;
7. deveres do pessoal de bordo com responsabilidades de proteção e deveres de qualquer outro pessoal de bordo relativos a aspectos de proteção;

8. procedimentos para auditorar as atividades de proteção;
9. procedimentos para treinamentos, simulações e exercícios relacionados ao plano;
10. procedimentos para a interface com atividades de proteção das instalações portuárias;
11. procedimentos para a revisão periódica e atualização do plano;
12. procedimentos para reportar incidentes de proteção;
13. identificação do oficial de proteção do navio;
14. identificação do funcionário de proteção da companhia, incluindo informações para contato 24 horas;
15. procedimentos para assegurar a inspeção, teste, calibração e manutenção de qualquer equipamento de proteção instalado a bordo;
16. freqüência da execução de teste ou calibração de qualquer equipamento de proteção instalado a bordo;
17. identificação dos locais onde se encontram os pontos de ativação do sistema de alarme de proteção do navio[1]; e
18. procedimentos, instruções e diretrizes sobre a utilização do sistema de alarme do navio, incluindo teste, ativação, desativação e reativação do alarme, bem como redução de alarmes falsos[1].

**9.4.1.** O pessoal que estiver conduzindo auditorias internas das atividades de proteção especificadas no plano ou estiver avaliando a sua implementação deverá ser independente das atividades auditoradas, a menos que isto seja impraticável devido ao tamanho e natureza da Companhia ou do navio.

**9.5.** A Administração deverá determinar quais alterações a um plano aprovado de proteção do navio ou a qualquer equipamento de proteção especificado em um plano aprovado não deverão ser implementadas a menos que as emendas relevantes ao plano sejam aprovadas pela Administração. Quaisquer alterações deverão ser, pelo menos, tão eficazes quanto as medidas estipuladas no capítulo XI-2 e nesta Parte do Código.

**9.5.1.** A natureza das alterações ao plano de proteção do navio e a equipamentos de proteção que tenham sido especificamente aprovadas pela Administração, em conformidade com a seção 9.5, deverá ser documentada de modo a indicar claramente tal aprovação. Esta aprovação deverá estar disponível a bordo do navio e deverá ser apresentada juntamente com o Certificado Internacional de Proteção do Navio (ou o Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio). Caso estas alterações sejam temporárias, esta documentação não precisará mais ser mantida

[1] A Administração poderá, com vistas a evitar comprometer o objetivo de se ter a bordo um sistema de alarme de proteção do navio, permitir que esta informação seja mantida em outro local a bordo do navio, em um documento de conhecimento do comandante, do oficial de proteção do navio e de outro pessoal de bordo de maior hierarquia, conforme determinado pela Companhia.

pelo navio após o re-estabelecimento das medidas ou equipamentos previamente aprovados.

**9.6.** O plano poderá ser mantido em formato eletrônico. Neste caso, deverá ser protegido através de procedimentos destinados a prevenir a sua eliminação, destruição ou emenda não autorizada.

**9.7.** O plano deverá ser protegido contra o acesso ou divulgação não autorizada.

**9.8.** Os planos de proteção do navio não estão sujeitos à inspeção por funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante para executar controle e medidas de implementação de acordo com a regra XI-2/9, salvo nas circunstâncias especificadas no seção 9.8.1.

**9.8.1.** Caso funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante tenham motivos claros para acreditar que o navio não está observando os requisitos do capítulo XI-2 ou da Parte A deste Código, e o único de meio de verificar ou retificar a irregularidade é revisar os requisitos relevantes do plano de proteção do navio, o acesso limitado a seções específicas do plano relacionadas com as irregularidades é, excepcionalmente, permitido, mas somente com o consentimento do Governo Contratante ou do comandante do navio em questão. Não obstante, as disposições do plano relativas à seção 9.4, sub-seções .2, .4, .7, .15, .17, e .18 desta Parte do Código são consideradas informações confidenciais e não podem estar sujeitas à inspeção, salvo se forem acordadas pelo Governo Contratante envolvido.

## 10. REGISTROS

**10.1.** Registros das seguintes atividades incluídas no plano de proteção do navio deverão ser mantidos a bordo durante pelo menos o período mínimo determinado pela Administração, levando em conta o previsto na regra XI-2/9.2.3:

1. treinamentos, simulações e exercícios;
2. ameaças de proteção e incidentes de proteção;
3. violações de proteção;
4. alterações no nível de proteção;
5. comunicações relativas diretamente à proteção do navio, tais como ameaças específicas ao navio ou às instalações portuárias nas quais o navio esteja ou tenha estado;
6. auditorias internas e revisões das atividades de proteção;
7. revisão periódica da avaliação de proteção do navio;
8. revisão periódica do plano de proteção do navio;
9. implementação de quaisquer emendas ao plano; e

10. manutenção, calibração e teste de qualquer equipamento de proteção instalado a bordo, incluindo testes do sistema de alarme de proteção do navio.

**10.2.** Os registros deverão ser mantidos no idioma, ou idiomas, de trabalho do navio. Caso o idioma, ou idiomas, utilizados não sejam o inglês, francês, ou espanhol, deverá incluir uma tradução em um destes idiomas.

**10.3.** Os registros poderão ser mantidos em formato eletrônico. Neste caso, deverão ser protegidos através de procedimentos destinados a prevenir a sua eliminação, destruição ou emenda não autorizada.

**10.4.** Os registros deverão ser protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizada.

## 11. FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DA COMPANHIA

**11.1.** A Companhia deverá designar um funcionário de proteção da companhia. Uma pessoa designada como o funcionário de proteção da companhia poderá agir como tal para um ou mais navios, dependendo do número ou tipos de navios que a Companhia opere, desde que seja claramente identificado por quais navios esta pessoa é responsável. Uma Companhia poderá, dependendo do número e tipos de navios que opere, designar várias pessoas como funcionários de proteção da companhia, desde que seja claramente identificado por quais navios cada pessoa é responsável.

**11.2.** Além do previsto em outras seções nesta Parte do Código, os deveres e responsabilidades do funcionário de proteção da companhia deverão incluir, mas não se limitar a:

1. aconselhar sobre o nível de ameaças a que o navio está sujeito, utilizando avaliações adequadas de proteção e outras informações relevantes;
2. assegurar a execução das avaliações de proteção do navio;
3. assegurar a elaboração, apresentação para aprovação e posterior implementação e manutenção do plano de proteção do navio;
4. assegurar que o plano de proteção do navio seja alterado conforme apropriado a fim de corrigir falhas e atender aos requisitos de proteção de um determinado navio;
5. organizar auditorias internas e revisões das atividades de proteção;
6. organizar as verificações iniciais e subseqüentes do navio pela Administração ou pela organização de proteção reconhecida;
7. assegurar que as falhas e irregularidades identificadas pelas auditorias internas, revisões periódicas, inspeções de proteção e verificações de cumprimento tenham sua correção prontamente providenciada;
8. intensificar a conscientização e vigilância da proteção;

9. assegurar o treinamento adequado do pessoal responsável pela proteção do navio;
10. assegurar a comunicação eficaz e a cooperação entre o oficial de proteção do navio e os apropriados funcionários responsáveis pela proteção das instalações portuárias;
11. assegurar a consistência entre os requisitos de proteção e os requisitos de segurança;
12. assegurar que, caso sejam utilizados planos de proteção para navios de características semelhantes ou para a frota, o plano para cada navio reflita precisamente as informações específicas de cada um; e
13. assegurar que quaisquer providências alternativas ou equivalentes aprovadas para um determinado navio ou grupo de navios sejam implementadas e mantidas.

## 12. OFICIAL DE PROTEÇÃO DO NAVIO

**12.1.** Um oficial de proteção do navio deverá ser designado para cada navio.

**12.2.** Além do previsto em outras seções desta Parte do Código, os deveres e responsabilidades do oficial de proteção do navio deverão incluir, mas não se limitar a:

1. executar inspeções regulares da proteção do navio com vistas a assegurar que as medidas adequadas de proteção sejam mantidas;
2. manter e supervisionar a implementação do plano de proteção do navio, incluindo quaisquer emendas ao mesmo;
3. coordenar os aspectos de proteção do manuseio de cargas e de provisões do navio com o pessoal de bordo do navio e com os funcionários relevantes responsáveis pela proteção das instalações portuárias;
4. propor alterações ao plano de proteção do navio;
5. reportar ao funcionário responsável pela proteção do navio quaisquer falhas ou irregularidades identificadas em auditorias internas, revisões periódicas, inspeções de proteção e verificações de cumprimento e implementar medidas corretivas;
6. intensificar a conscientização e vigilância da proteção a bordo;
7. assegurar que o pessoal de bordo receba o treinamento adequado, conforme apropriado
8. reportar todos os incidentes de proteção;
9. coordenar a implementação do plano de proteção do navio com o funcionário de proteção da companhia e o funcionário relevante responsável pela proteção das instalações portuárias; e
10. assegurar que, caso haja equipamentos de proteção, estes sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos.

## 13. TREINAMENTO, SIMULAÇÕES E EXERCÍCIOS DE PROTEÇÃO DO NAVIO

**13.1.** O funcionário de proteção da companhia e o pessoal adequado de terra deverão ter conhecimento e receber treinamento, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**13.2.** O oficial de proteção do navio deverá ter conhecimento e receber treinamento, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**13.3.** O pessoal de bordo com responsabilidades e deveres específicos de proteção deverão estar cientes de suas responsabilidades relativas à proteção do navio, conforme descrito no plano de proteção do navio, e deverão ter conhecimento suficiente e capacidade para executar as tarefas a eles atribuídas, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**13.4.** Com vistas a assegurar a implementação eficaz do plano de proteção do navio, simulações deverão ser executadas a intervalos apropriados levando em conta o tipo do navio, mudanças no pessoal de bordo, as instalações portuárias a serem visitadas e outras circunstâncias relevantes, levando em consideração as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**13.5.** O funcionário de proteção da companhia deverá assegurar a coordenação eficaz e a implementação dos planos de proteção de navios, através da participação em exercícios a intervalos apropriados, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

## 14. PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

**14.1.** As instalações portuárias deverão tomar as medidas requeridas pelos níveis de proteção estabelecidos pelo Governo Contratante em cujo território estejam localizadas. As medidas e procedimentos de proteção deverão ser aplicadas nas instalações portuárias de modo a causar o mínimo de interferência ou atrasos a passageiros, navios, pessoal de bordo ou visitantes, mercadorias e serviços.

**14.2.** No nível 1 de proteção, as seguintes atividades deverão ser executadas através de medidas apropriadas em todas as instalações portuárias, levando em consideração as diretrizes constantes da Parte B deste Código, com vistas a identificar e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção:

1. assegurar o desempenho de todas as tarefas relativas à proteção das instalações portuárias;
2. controlar o acesso às instalações portuárias;
3. monitorar as instalações portuárias, incluindo áreas de fundeio e atracação;
4. monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;

5. supervisionar o manuseio de cargas;
6. supervisionar o manuseio de provisões do navio; e
7. assegurar que comunicações de proteção estejam prontamente disponíveis.

**14.3.** No nível 2 de proteção, as medidas adicionais de proteção, especificadas no plano de proteção das instalações portuárias, deverão ser implementadas para cada atividade estipulada na seção 14.2, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**14.4.** No nível 3 de proteção, as medidas adicionais específicas de proteção, estipuladas no plano de proteção das instalações portuárias, deverão ser implementadas para cada atividade detalhada na seção 14.2, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**14.4.1.** Ademais, no nível 3 de proteção, as instalações portuárias deverão atender e implementar quaisquer instruções de proteção recebidas do Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada.

**14.5.** Quando um funcionário de proteção das instalações portuárias for informado de que um navio está tendo dificuldades em cumprir com os requisitos do capítulo XI-2 ou com os requisitos desta parte do Código, ou em implementar as medidas e procedimentos adequados, conforme estipulado no plano de proteção do navio, e, no caso do nível 3 de proteção, está enfrentando dificuldades em seguir quaisquer instruções de proteção recebidas do Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada, o funcionário de proteção das instalações portuárias e o oficial de proteção do navio deverão comunicar-se e coordenar as medidas apropriadas.

**14.6.** Quando um funcionário de proteção das instalações portuárias for informado de que um navio está operando em um nível de proteção mais alto do que o nível de proteção daquela instalação portuária, o funcionário de proteção das instalações portuárias deverá reportar este fato à autoridade competente e comunicar-se com o oficial de proteção do navio, com quem deverá coordenar medidas apropriadas, se necessário.

## 15. AVALIAÇÃO DA PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

**15.1.** A avaliação da proteção das instalações portuárias é parte integral e essencial do processo de elaboração e atualização do plano de proteção das instalações portuárias.

**15.2.** A avaliação de proteção das instalações portuárias deverá ser executada pelo Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada. Um Governo Contratante poderá autorizar uma organização de proteção reconhecida a executar a avaliação de proteção das instalações portuárias para uma determinada instalação portuária localizada em seu território.

**15.2.1.** Quando a avaliação de proteção das instalações portuárias tiver sido executada por uma organização de proteção reconhecida, deverá ser revisada e aprovada, para fins de cumprimento aos requisitos desta seção, pelo Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada.

**15.3.** As pessoas responsáveis pela execução da avaliação deverão ter os conhecimentos adequados para avaliar a proteção da instalação portuária de acordo com o previsto nesta seção, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**15.4.** As avaliações da proteção das instalações portuárias deverão ser revisadas e atualizadas periodicamente, levando em conta mudanças nas ameaças e/ou pequenas alterações na instalação portuária, e deverão ser revisadas e atualizadas sempre que ocorreram mudanças de vulto na instalação portuária.

**15.5.** A avaliação da proteção das instalações portuárias deverá incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

1. identificação e avaliação de bens móveis e infraestrutura relevantes, os quais é importante proteger;
2. identificação de possíveis ameaças a bens móveis e infraestrutura e a probabilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção;
3. identificação, seleção e priorização de contramedidas e alterações nos procedimentos e seu nível de eficácia quanto à redução de vulnerabilidade; e
4. identificação de fraquezas, incluindo fatores humanos, na infraestrutura, planos de ação e procedimentos.

**15.6.** O Governo Contratante poderá permitir que uma avaliação da proteção das instalações portuárias cubra mais de uma instalação portuária se o operador, a localização, a operação, os equipamentos e o projeto destas instalações portuárias forem semelhantes. Qualquer Governo Contratante que permita tal procedimento deverá comunicar à Organização os detalhes do mesmo.

**15.7.** Após a conclusão da avaliação da proteção das instalações portuárias, um relatório deverá ser preparado, consistindo de um resumo sobre como a avaliação foi executada, uma descrição de cada ponto vulnerável descoberto durante a avaliação e uma descrição de contramedidas que poderiam ser utilizadas para resolver cada ponto de vulnerabilidade. O relatório deverá ser protegido contra o acesso ou divulgação não autorizada.

## 16. PLANO DE PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

**16.1.** Um plano de proteção das instalações portuárias, adequado para a interface navio/porto, deverá ser elaborado e mantido, com base em uma avaliação de proteção das instalações portuárias, para cada instalação portuária. O plano deverá incluir disposições relativas aos três níveis de proteção, conforme previsto nesta Parte do Código.

**16.1.1.** Sujeito às disposições da seção 16.2, uma organização de proteção reconhecida poderá preparar o plano de proteção das instalações portuárias de uma determinada instalação portuária.

**16.2.** O plano de proteção das instalações portuárias deverá ser aprovado pelo Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada.

**16.3.** Este plano deverá ser elaborado levando em conta as diretrizes constantes da parte B deste Código e deverá ser redigido no idioma de trabalho da instalação portuária. O plano deverá cobrir, pelo menos, o seguinte:

1. medidas para prevenir que armas, substâncias perigosas e dispositivos destinados ao uso contra pessoas, navios ou portos, e cujo transporte não seja autorizado, sejam introduzidos em uma instalação portuária ou a bordo de um navio;
2. medidas para prevenir o acesso não autorizado a instalações portuárias, a navios atracados nestas instalações e a áreas de acesso restrito das instalações portuárias;
3. procedimentos para responder a ameaças de proteção e a violações da proteção, incluindo disposições relativas à manutenção de operações críticas da instalação portuária ou da interface navio/porto;
4. procedimentos para atender a quaisquer instruções de proteção que os Governos Contratantes, em cujo território a instalação portuária esteja localizada, possam dar para o nível 3 de proteção;
5. procedimentos para evacuação no caso de ameaças de proteção ou de violações da proteção;
6. deveres do pessoal das instalações portuárias com responsabilidades de proteção e deveres de qualquer outro pessoal das instalações portuárias relativos a aspectos de proteção;
7. procedimentos para a interface com atividades de proteção do navio;
8. procedimentos para a revisão periódica e atualização do plano;
9. procedimentos para reportar incidentes de proteção;
10. identificação do funcionário de proteção das instalações portuárias, incluindo informações para contato 24 horas;
11. medidas para assegurar a proteção das informações contidas no plano;
12. medidas desenvolvidas para assegurar a proteção efetiva da carga e dos equipamentos de manuseio de carga na instalação portuária;
13. procedimentos para auditorar o plano de proteção das instalações portuárias;
14. procedimentos para responder caso o sistema de alarme de proteção de um navio localizado na instalação portuária tenha sido ativado; e
15. procedimentos para facilitar a licença em terra para o pessoal de bordo ou para mudanças de pessoal, bem como para facilitar o acesso de visitantes ao navio, incluindo representantes de

organizações trabalhistas e de instalações para o bem estar de marítimos;

**16.3.1.** O pessoal que estiver conduzindo auditorias internas das atividades de proteção especificadas no plano ou estiver avaliando a sua implementação deverá ser independente das atividades auditoradas, a menos que isto seja impraticável devido ao tamanho e natureza da instalação portuária.

**16.4.** O plano de proteção das instalações portuárias poderá ser combinado ou ser parte do plano de proteção do porto ou de quaisquer outros planos de emergência do porto.

**16.5.** O Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada deverá determinar quais alterações ao plano de proteção das instalações portuárias não deverão ser implementadas a menos que as emendas relevantes ao plano sejam por ele aprovadas.

**16.6.** O plano poderá ser mantido em formato eletrônico. Neste caso, deverá ser protegido através de procedimentos destinados a prevenir a sua eliminação, destruição, ou emenda não autorizada.

**16.7.** O plano deverá ser protegido contra o acesso ou divulgação não autorizada.

**16.8.** Os Governos Contratantes poderão permitir que um plano de proteção das instalações portuárias cubra mais de uma instalação portuária se o operador, a localização, a operação, os equipamentos e o projeto destas instalações portuárias forem semelhantes. Qualquer Governo Contratante que permita tal procedimento alternativo deverá comunicar à Organização os detalhes do mesmo.

## 17. FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

**17.1.** Um funcionário de proteção das instalações portuárias deverá ser designado para cada instalação portuária. Uma pessoa poderá ser designada como o funcionário responsável pelas instalações portuárias de uma ou mais instalações portuárias.

**17.2.** Além do previsto em outras seções nesta Parte do Código, os deveres e responsabilidades do funcionário de proteção das instalações portuárias deverão incluir, mas não se limitar a:

1. executar uma inspeção inicial completa da proteção da instalação portuária levando em conta a avaliação relevante da proteção das instalações portuárias;
2. assegurar a elaboração e manutenção do plano de proteção das instalações portuárias;
3. implementar e executar o plano de proteção das instalações portuárias;
4. executar inspeções regulares da proteção das instalações portuárias com vistas a assegurar a continuidade da aplicação das medidas apropriadas de proteção;

5. recomendar e incorporar, conforme apropriado alterações ao plano de proteção das instalações portuárias a fim de corrigir falhas e atualizar o plano de modo a incluir mudanças relevantes nas instalações portuárias;
6. intensificar a conscientização e a vigilância do pessoal das instalações portuárias;
7. assegurar a provisão de treinamento adequado ao pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias;
8. reportar-se às autoridades relevantes e manter registros das ocorrências que ameacem a proteção das instalações portuárias;
9. coordenar a implementação do plano de proteção das instalações portuárias com a Companhia apropriada e com o(s) oficial(ais) de proteção do(s) navio(s);
10. coordenar ações com serviços de proteção, conforme apropriado
11. assegurar que os padrões estabelecidos para o pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias sejam atendidos;
12. assegurar que, caso haja equipamentos de proteção, estes sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos;
13. assistir os oficiais de proteção do navio na verificação da identidade de pessoas que desejem subir a bordo do navio, quando solicitado.

**17.3.** O funcionário de proteção das instalações portuárias deverá receber o apoio necessário para cumprir os deveres e responsabilidades previstos no capítulo XI-2 e nesta Parte do Código.

## 18. TREINAMENTO, SIMULAÇÕES E EXERCÍCIOS SOBRE PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

**18.1.** O funcionário de proteção das instalações portuárias e o pessoal apropriado envolvido na proteção das instalações portuárias deverão ter conhecimento e receber treinamento, levando em conta as diretrizes constantes da parte B deste Código.

**18.2.** O pessoal das instalações portuárias com responsabilidades e deveres específicos de proteção deverá estar ciente de suas responsabilidades relativas à proteção das instalações portuárias, conforme descrito no plano de proteção das instalações portuárias, e ter conhecimento suficiente e capacidade para executar as tarefas a ele atribuídas, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**18.3.** Com vistas a assegurar a implementação eficaz do plano de proteção das instalações portuárias, simulações deverão ser executadas a intervalos apropriados, levando em conta os tipos de operação das instalações portuárias, mudanças no pessoal das instalações portuárias, os tipos de navios servidos pelas instalações portuárias e outras circunstâncias relevantes, levando em consideração as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

**18.4.** O funcionário de proteção das instalações portuárias deverá assegurar a coordenação eficaz e a implementação do plano de proteção das instalações portuárias, através da participação em exercícios a intervalos apropriados, levando em conta as diretrizes constantes da Parte B deste Código.

# 19. VERIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE NAVIOS

## 19.1. VERIFICAÇÕES

**19.1.1.** Todo navio ao qual esta Parte do Código se aplica estará sujeito às verificações especificadas abaixo:

1. uma verificação inicial antes do navio ser colocado em serviço ou antes do certificado requerido de acordo com a seção 19.2 ser emitido pela primeira vez, a qual deverá incluir uma verificação completa do seu sistema de proteção e de qualquer equipamento de proteção relacionado cobertos pelas disposições relevantes do capítulo XI-2, desta Parte do Código e do plano aprovado de proteção do navio. Esta verificação deverá assegurar que o sistema de proteção e qualquer equipamento relacionado de proteção do navio atenda em sua totalidade aos requisitos aplicáveis do capítulo XI-2 e desta Parte do Código e que estes estejam em condições satisfatórias e adequadas para o serviço ao qual o navio se destina;
2. uma verificação de renovação a intervalos determinados pela Administração, os quais não deverão exceder cinco anos, exceto nos casos em que a seção 19.3 seja aplicável. Esta verificação deverá assegurar que o sistema de proteção e qualquer equipamento relacionado de proteção do navio atenda em sua totalidade aos requisitos aplicáveis do capítulo XI-2, desta Parte do Código e do planos aprovados de proteção do navio e que estes estejam em condições satisfatórias e adequadas para o serviço ao qual o navio se destina;
3. uma ou mais verificações intermediárias. Caso somente uma verificação intermediária seja executada, esta deverá ocorrer entre a segunda e a terceira data de aniversário do certificado, conforme previsto na regra I/2(n). A verificação intermediária deverá incluir uma inspeção do sistema de proteção e de qualquer equipamento relacionado de proteção do navio a fim de assegurar que estes continuam em condições satisfatórias para o serviço ao qual o navio se destina. Esta verificação intermediária deverá ser endossada no certificado;
4. Quaisquer verificações adicionais conforme determinado pela Administração.

**19.1.2.** As verificações do navio deverão ser executadas por funcionários da Administração. Não obstante, a Administração poderá confiar as verificações a uma organização de proteção reconhecida, conforme previsto na regra XI-2/1.

**19.1.3.** Em todos os casos, a Administração envolvida deverá garantir que a verificação foi executada com eficácia e em sua totalidade e

assegurar-se de que foram tomadas as medidas necessárias para cumprir esta obrigação.

**19.1.4.** Após a verificação, o sistema de proteção e qualquer equipamento relacionado de proteção do navio deverão ser mantidos de modo a cumprir com a disposições das regras XI-2/4.2 e XI-2/6, desta Parte do Código e do plano aprovado de proteção do navio. Após a conclusão de qualquer verificação realizada de acordo com o previsto na seção 19.1.1, não deverá ser feita nenhuma alteração no sistema de proteção, em qualquer equipamento relacionado de proteção do navio ou no plano aprovado de proteção do navio sem a aprovação da Administração.

**19.2. Emissão ou endosso do certificado**

**19.2.1.** Um Certificado Internacional de Proteção do Navio deverá ser emitido após a verificação inicial ou intermediária, conforme previsto na seção

**19.2.2.** Este certificado deverá ser emitido ou endossado pela Administração ou por uma organização de proteção reconhecida que esteja atuando em nome da Administração.

**19.2.3.** Um outro Governo Contratante poderá, a pedido da Administração, requerer a verificação do navio e, caso esteja satisfeito de que as disposições da seção 19.1.1 foram cumpridas, emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Proteção do Navio e, caso apropriado endossar ou autorizar o endosso de tal certificado para o navio, conforme previsto neste Código.

**19.2.3.1.** Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de verificação deverão ser transmitidas assim que possível à Administração que solicitou a verificação.

**19.2.3.2.** Um certificado assim emitido deverá conter uma declaração de que o certificado foi emitido a pedido da Administração e deverá ter a mesma validade e reconhecimento que um certificado emitido de acordo com o previsto na seção 19.2.2.

**19.2.4.** O Certificado Internacional de Proteção do Navio deverá ser redigido de forma correspondente ao modelo constante do apêndice a este Código. Caso o idioma utilizado não seja o inglês, francês ou espanhol, o texto deverá incluir uma tradução em um destes idiomas.

**19.3. Duração e validade do certificado**

**19.3.1.** Um Certificado Internacional de Proteção do Navio deverá ser emitido por um período determinado pela Administração, o qual não deverá exceder 5 anos.

**19.3.2.** Quando a verificação de renovação for concluída dentro de três meses antes do vencimento da data de validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da verificação de renovação até uma data, a qual não deverá exceder 5 anos a partir do vencimento da data de validade do certificado existente.

**19.3.2.1.** Quando a verificação de renovação for concluída após o vencimento da data de validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da verificação de renovação até uma data a qual não deverá exceder 5 anos a partir do vencimento da data de validade do certificado existente.

**19.3.2.2.** Quando a verificação de renovação for concluída mais de três meses antes do vencimento da data de validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da verificação de renovação até uma data a qual não deverá exceder 5 anos a partir da data de conclusão da verificação de renovação.

**19.3.3.** Caso um certificado seja emitido por um período menor que cinco anos, a Administração poderá estender a validade do certificado para além do vencimento da data de validade até o período máximo estipulado na seção 19.3.1, desde que as verificações previstas na seção 19.1., aplicáveis quando um certificado for emitido por um período de cinco anos, sejam executadas adequadamente.

**19.3.4.** Caso uma verificação de renovação tiver sido concluída e um novo certificado não puder ser emitido ou levado a bordo do navio antes do vencimento da data de validade do certificado existente, a Administração ou organização de proteção reconhecida que estiver agindo em nome da Administração poderá endossar o certificado existente e tal certificado deverá ser aceito como sendo válido por um período mais extenso, o qual não deverá exceder cinco meses a partir do vencimento de sua data de validade.

**19.3.5.** Caso um navio não esteja no porto onde deverá ser verificado na data de vencimento do certificado, a Administração poderá estender o período de validade do certificado. Não obstante, esta extensão deverá ser concedida somente a fim de permitir que o navio termine a sua viagem até chegar ao porto onde deverá ser verificado e somente nos casos em que se julgue apropriado e razoável fazê-lo. Nenhum certificado deverá ser estendido por um período maior que três meses e o navio ao qual seja concedida uma extensão não terá direito, ao chegar no porto onde deverá ser verificado, com base em tal extensão, a sair daquele porto sem estar de posse de um certificado novo. Quando a verificação de renovação for concluída, o novo certificado deverá ser válido até uma data que não exceda cinco anos a partir do vencimento da data de validade do certificado existente antes da concessão da extensão.

**19.3.6.** Um certificado emitido para um navio envolvido em viagens curtas que não tenha sido estendido de acordo com o previsto nesta seção poderá ser estendido pela Administração por um período de tolerância de até um mês a partir do vencimento da sua data de validade. Quando a verificação de renovação for concluída, o novo certificado deverá ser válido até uma data que não exceda cinco anos a partir do vencimento da data de validade do certificado existente antes da concessão da extensão.

**19.3.7.** Caso uma verificação intermediária seja concluída antes do período estipulado na seção 19.1.1:

1. a data de validade constante do certificado deverá ser emendada, através de endosso, para uma data a qual não deverá ser superior a três anos a contar da data em que a verificação intermediária foi concluída;
2. A data de validade poderá permanecer inalterada desde que uma ou mais verificações adicionais sejam feitas, de modo que o intervalo máximo entre as verificações, previsto na seção 19.1.1, não seja ultrapassado;

**19.3.8.** Um certificado emitido de acordo com o previsto na seção 19.2 deixará de ser válido nos seguintes casos:

1. se as verificações relevantes não forem concluídas dentro dos períodos estipulados na seção 19.1.1;
2. se o certificado não for endossado de acordo com o previsto na seção 19.1.1.3 e 19.3.7.1, caso aplicável;
3. quando uma Companhia assumir a responsabilidade pela operação de um navio, o qual não era anteriormente operado por aquela Companhia; e
4. quando o navio for transferido para a bandeira de outro Estado.

**19.3.9.** No caso de:

1. transferência de um navio para a bandeira de outro Governo Contratante, o Governo Contratante cuja bandeira o navio tinha o direito de arvorar deverá, assim que possível, transmitir à Administração receptora cópias do Certificado Internacional de Proteção do Navio portado pelo navio antes da transferência, ou todas as informações a este respeito, e cópias dos relatórios de verificação disponíveis, ou
2. uma Companhia assumir a responsabilidade pela operação de um navio, o qual não era anteriormente operado por aquela Companhia, a Companhia que operava o navio anteriormente deverá, assim que possível, transmitir à Companhia receptora cópias de quaisquer informações relativas ao Certificado Internacional de Proteção do Navio ou facilitar as verificações previstas na seção 19.4.2.

## 19.4. Certificação provisória

**19.4.1.** Os certificados previstos na seção 19.2 deverão ser emitidos somente quando a Administração emissora estiver convencida de que o navio atende aos requisitos da seção 19.1. Não obstante, após 1 de julho de 2004, para atender a:

1. um navio sem certificado, quando da sua entrega ou antes da sua entrada ou re-entrada em serviço;
2. transferência de um navio da bandeira de um Governo Contratante para a bandeira de um outro Governo Contratante;
3. transferência de um navio para a bandeira de um Governo Contratante de um Estado que não seja um Governo Contratante; ou
4. quando uma Companhia assume a responsabilidade pela operação de um navio, o qual não era anteriormente operado por aquela Companhia;
5. até que o certificado mencionado na seção 19.2 seja emitido, a Administração poderá requerer a emissão de um Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio de forma correspondente ao modelo constante do Apêndice a esta Parte do Código.

**19.4.2.** Um Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio só deverá ser emitido quando a Administração ou organização de proteção reconhecida que estiver atuando em nome da Administração, tiver verificado que:

1. a avaliação de proteção do navio requerida por esta Parte do Código foi concluída;
2. uma cópia do plano de proteção do navio, o qual cumpre com os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código encontra-se a bordo, foi apresentado para revisão e aprovação e está sendo implementado pelo navio;
3. o navio possui um sistema de alarme de proteção do navio, o qual cumpre com os requisitos da regra XI-2/6, caso requerido,
4. O funcionário de proteção da companhia:
    1. Assegurou-se:
        a. da revisão do plano de proteção do navio para fins de cumprimento com esta Parte do Código;
        b. que o plano foi apresentado para aprovação, e
        c. que o plano está sendo implementado no navio, e

2. tomou as medidas necessárias, incluindo medidas relativas a exercícios e auditorias internas através das quais o funcionário de proteção da companhia esteja convencido de que o navio completará satisfatoriamente a verificação requerida conforme o previsto na seção 19.1.1.1 dentro de seis meses;

5. Foram tomadas as medidas necessárias para a execução das verificações requeridas de acordo com as disposições da seção 19.1.1.1;

6. o comandante, o oficial de proteção do navio e qualquer outro pessoal de bordo encarregado de tarefas específicas de proteção estão familiarizados com seus deveres e responsabilidades, conforme especificado nesta parte o Código e previsto nas disposições relevantes do plano de proteção do navio mantido a bordo; e receberam tais informações no idioma de trabalho do pessoal de bordo do navio ou em outros idiomas entendidos por eles; e

7. o oficial de proteção do navio atende aos requisitos desta Parte do Código.

**19.4.3.** Um Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio poderá ser emitido pela Administração ou por uma organização de proteção reconhecida autorizada a agir em seu nome.

**19.4.4.** Um Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio deverá ser válido por um período de seis meses ou até que o certificado requerido pela seção 19.2 seja emitido, o que ocorrer primeiro, e não poderá ser estendido.

**19.4.5.** Nenhum Governo Contratante deverá emitir, subseqüentemente, um Certificado Internacional Provisório consecutivo de Proteção do Navio com período de validade superior ao do certificado provisório inicial, conforme previsto na seção 19.4.4, se, na opinião da Administração ou da organização de proteção reconhecida, um dos objetivos do navio ou da Companhia ao requerer tal certificado for evitar o cumprimento total das disposições do capítulo XI-2 e desta Parte do Código.

**19.4.6.** Para os fins da regra XI-2/9, os Governos Contratantes poderão, antes de aceitar um Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio como sendo um certificado válido, assegurar-se de que os requisitos previstos nas seções 19.4.2.4 a 19.4.2.6 foram atendidos.

# APÊNDICE À PARTE A

## APÊNDICE 1

Modelo

## CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTEÇÃO DO NAVIO

(Selo oficial) (País)

Número do Certificado

Emitido de acordo com as disposições do

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (CÓDIGO ISPS)

Sob a autoridade do Governo de _____
(nome do País)

por _____
(pessoa ou organização autorizada)

Nome do navio :.....
Letras ou números distintivos :.....
Porto de registro :.....
Tipo de navio :.....
Tonelagem de arqueação bruta :.....
Número IMO :.....
Nome e endereço da Companhia :.....

ISTO É PARA CERTIFICAR:

1. que o sistema de proteção do navio e qualquer equipamento a ele relacionado foi verificado de acordo com o disposto na seção 19.1 da parte A do Código ISPS;
2. que a verificação demonstrou que o sistema de proteção do navio e qualquer outro equipamento a ele relacionado encontra-se em condições satisfatórias em todos os seus aspectos e que o navio está de acordo com os requisitos aplicáveis do capítulo XI-2 da Convenção e da Parte A do Código ISPS;
3. que o navio possui um Plano Aprovado de Proteção do Navio.

Data da verificação inicial/de renovação na qual este certificado se baseia.....

Este Certificado é válido até.....
Sujeito a verificações de acordo com a seção 19.1.1 da parte A do Código ISPS.

Emitido em.....
*( local de emissão do Certificado)*

Data de emissão..... .....
(*assinatura da pessoa autorizada a emitir o Certificado)*

*( Selo ou carimbo da autoridade emitente, conforme apropriado)*

**ENDOSSO PARA VERIFICAÇÃO INTERMEDIÁRIA**

ISTO É PARA CERTIFICAR que em uma verificação intermediária requerida pela seção 19.1.1 da parte A do Código ISPS verificou-se que o navio cumpre com as disposições relevantes do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do código ISPS.

Verificação intermediária

Assinado.....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

**ENDOSSO PARA VERIFICAÇÕES ADICIONAIS***

Verificação adicional

Assinado .....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

Verificação adicional

Assinado .....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

Verificação adicional

Assinado .....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

* Esta parte do certificado deverá ser adaptada pela Administração para indicar se foram estabelecidas verificações adicionais, conforme previsto na seção 19.1.1.4

**VERIFICAÇÃO ADICIONAL DE ACORDO COM O PREVISTO NA SEÇÃO A/19.3.7.2 DO CÓDIGO ISPS**

ISTO É PARA CERTIFICAR que em uma verificação adicional requerida pela seção 19.3.7.2 da parte A do Código ISPS verificou-se que o navio cumpre com a disposições relevantes do capítulo XI-2 da Convenção e com a parte A do Código ISPS.

Assinado.....
(Assinatura da pessoa autorizada)

Local.....

Data.....

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

**ENDOSSO PARA ESTENDER O CERTIFICADO CASO ESTE SEJA VÁLIDO POR MENOS DE 5 ANOS, NOS CASOS EM QUE AS DISPOSIÇÕES DA SEÇÃO A/19.3.3 DO CÓDIGO ISPS SEJAM APLICÁVEIS**

O navio cumpre com as disposições relevantes da parte A do código ISPS e o Certificado deverá, de acordo com a seção 19.3.3 da parte A do Código ISPS, ser aceito como válido até.....

Assinado.....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

*(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

**ENDOSSO QUANDO A VERIFICAÇÃO DE RENOVAÇÃO TIVER SIDO CONCLUÍDA E A SEÇÃO A/19.3.4 DO CÓDIGO ISPS FOR APLICÁVEL**

O navio cumpre com as disposições relevantes da parte A do Código ISPS e o Certificado deverá, de acordo com a seção 19.3.4 da parte A do Código ISPS, ser aceito como válido até.....

Assinado.....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)
Local.....
Data.....

*(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)*|

**ENDOSSO PARA ESTENDER A VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ QUE O NAVIO CHEGUE A UM PORTO PARA VERIFICAÇÃO, NOS CASOS EM QUE AS DISPOSIÇÕES DA SEÇÃO A/19.3.5 DO CÓDIGO ISPS SEJAM APLICÁVEIS, OU POR UM PERÍODO DE TOLERÂNCIA, NOS CASOS EM QUE AS DISPOSIÇÕES DA SEÇÃO A/19.3.6 DO CÓDIGO ISPS SEJAM APLICÁVEIS**

Este Certificado deverá, de acordo com a seção 19.3.5 / 19.3.6* da parte A do Código ISPS, ser aceito como válido até.....

Assinado.....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

*(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)*

**ENDOSSO PARA ANTECIPAÇÃO DA DATA DE VALIDADE, NOS CASOS EM QUE AS DISPOSIÇÕES DA SEÇÃO A/19.3.7 DO CÓDIGO ISPS SEJAM APLICÁVEIS**

De acordo com a seção 19.3.7 da parte A do Código ISPS, a nova data de validade** é .....

Assinado.....
(*Assinatura da pessoa autorizada*)

Local.....

Data.....

*(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)*

---

* eliminar conforme apropriado

** Caso se complete esta parte do Certificado, a data de validade mostrada na frente do certificado também deverá ser emendada.

**APÊNDICE 2**

Modelo do Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio

**CERTIFICADO INTERNACIONAL PROVISÓRIO DE PROTEÇÃO DO NAVIO**

*(Selo oficial)* *(País)*

Certificado No.
Emitido de acordo com as disposições do

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS
(CÓDIGO ISPS)

Sob a autoridade do Governo de _____
*(Nome do País)*

Por_____
(Pessoa ou organização autorizada)

Nome do navio :.....
Letras ou números distintivos :.....
Porto de registro :.....
Tipo de navio :.....
Tonelagem de Arqueação Bruta :.....
Número IMO :.....
Nome e endereço da Companhia:.....
È este certificado provisório subseqüente ou consecutivo a outro certificado? Sim/Não*
Caso positivo, data de emissão do certificado provisório inicial.....

ISTO É PARA CERTIFICAR QUE os requisitos da seção A/19.4.2 do Código ISPS foram cumpridos.

Este Certificado é emitido de acordo com a seção A/19.4 do Código ISPS.

Este Certificado é válido até.....
Emitido em.....
(*local de emissão do certificado*)

Data de emissão..... .....
(*Assinatura da pessoa autorizada a emitir o Certificado)*
*(Selo ou carimbo da autoridade emitente, conforme apropriado)*

* Eliminar conforme apropriado

**PARTE B**

**DIRETRIZES RELATIVAS ÀS DISPOSIÇÕES DO CAPÍTULO XI-2 DO ANEXO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARADA DA VIDA HUMANA NO MAR, DE 1974, CONFORME EMENDADA E DA PARTE A DESTE CÓDIGO**

## 1. INTRODUÇÃO

### DISPOSIÇOES GERAIS

**1.1.** O Preâmbulo deste Código indica que o capítulo XI-2 e a parte A deste Código estabelecem a nova estrutura internacional de medidas para intensificar a proteção marítima, através da qual navios e instalações portuárias podem cooperar para detectar e dissuadir atos que ameacem a proteção no setor de transporte marítimo.

**1.2.** Esta introdução apresenta, de maneira concisa, os processos previstos no estabelecimento e implementação de medidas e ações necessárias para alcançar e manter o cumprimento às disposições do capítulo XI-2 e da parte A deste Código e identifica os elementos principais sobre os quais são apresentadas diretrizes. As diretrizes são apresentadas nos parágrafos 2 a 19. Também introduz considerações essenciais, as quais devem ser levadas em conta ao considerar a aplicação das diretrizes relativas a navios e instalações portuárias.

**1.3.** Caso o leitor só esteja interessado em questões relativas a navios, ainda assim é recomendável que esta Parte do Código seja lida em sua totalidade, especialmente as seções relativas a instalações portuárias. O mesmo se aplica àqueles que só estejam interessados em questões relativas a instalações portuárias; estes também deverão ler as seções relativas a navios.

**1.4.** As diretrizes apresentadas nas seções seguintes dizem respeito principalmente á proteção do navio quando este estiver em uma instalação portuária. No entanto, pode haver circunstâncias nas quais um navio possa representar uma ameaça às instalações portuárias, por exemplo, porque uma vez dentro da instalação portuária, poderia ser usado como uma base para se efetuar um ataque. Ao considerar as medidas adequadas de proteção para responder a ameaças de proteção provenientes do navio, os responsáveis pela Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias ou pela elaboração do Plano de Proteção das Instalações Portuárias devem considerar fazer as adaptações necessárias às diretrizes apresentas nas seções seguintes.

**1.5.** Informa-se o leitor de que nada nesta Parte do Código deverá ser lido ou interpretado como sendo contrário a quaisquer disposições do capítulo XI-2 ou da parte A deste Código e que as disposições acima mencionadas deverão sempre prevalecer e anular qualquer inconsistência não intencional que possa ter sido inadvertidamente expressa nesta Parte do Código. As diretrizes apresentadas nesta Parte do Código devem ser lidas, interpretadas e aplicadas de modo consistente com seus propósitos, objetivos e princípios estabelecidos no capítulo XI-2 e na parte A deste Código.

**Responsabilidades dos Governos Contratantes**

**1.6.** Os Governos Contratantes têm, de acordo com as disposições do capítulo XI-2 e da parte A deste Código, várias responsabilidades, as quais incluem, entre outras:

- estabelecer o nível de proteção aplicável;
- aprovar o Plano de Proteção do Navio e as emendas relevantes a um plano previamente aprovado;
- verificar se os navios cumprem com as disposições do capítulo XI-2 e da parte A deste Código e emitir aos navios o Certificado Internacional de Proteção do Navio;
- determinar para quais instalações portuárias localizadas em seu território há necessidade de designar um Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias, o qual deverá ser responsável pela elaboração do Plano de Proteção das Instalações Portuárias;
- assegurar a conclusão e aprovação da Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias e de quaisquer emendas subseqüentes a uma avaliação previamente aprovada;
- aprovar o Plano de Proteção das Instalações Portuárias e quaisquer emendas subseqüentes a um plano previamente aprovado; e
- exercer medidas para o controle e cumprimento ;
- testar planos aprovados; e
- transmitir informações à Organização Marítima Internacional e às indústrias portuária e de navegação.

**1.7.** Os Governos Contratantes poderão designar, ou estabelecer, Autoridades Designadas dentro de seu Governo responsáveis, com respeito às instalações portuárias, por deveres relativos à proteção, de acordo com o capítulo XI-2 e a parte A deste Código e permitir que Organizações de proteção reconhecidas realizem certos trabalhos relativos a instalações portuárias, mas a decisão final sobre a aceitação e aprovação destes trabalhos deverá ser tomada pelo Governo Contratante ou a Autoridade Designada. As Administrações também poderão delegar certas tarefas relativas a proteção a Organizações de proteção reconhecidas. As seguintes tarefas ou atividades não poderão ser delegadas a uma Organização de proteção reconhecida:

- o estabelecimento do nível aplicável de proteção;
- a determinação as instalações portuárias localizadas no território de um Governo Contratante para as quais haverá necessidade de designação de um Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias e responsável pela elaboração do Plano de Proteção das Instalações Portuárias;
- a aprovação de uma Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias ou quaisquer emendas subseqüentes a uma avaliação previamente aprovada;
- a aprovação de um Plano de Proteção das Instalações Portuárias ou quaisquer emendas subseqüentes a um plano previamente aprovado;
- o exercício de controle e tomada de medidas para o cumprimento; e
- o estabelecimento dos requisitos para uma Declaração de Proteção.

**Estabelecimento do nível de proteção**

**1.8.** O estabelecimento do nível de proteção aplicável em um determinado período é de responsabilidade dos Governos Contratantes e poderá se aplicar a navios e instalações portuárias. A Parte A deste Código define três níveis de proteção para uso internacional. Estes são:

- Nível 1 de Proteção, normal; o nível no qual os navios e instalações portuárias normalmente operam;
- Nível 2 de Proteção, elevado; o nível aplicável enquanto houver um risco elevado de um incidente de proteção; e
- Nível 3 de Proteção, excepcional; o nível aplicável pelo período durante o qual há um risco provável ou iminente de um incidente de proteção.

**A Companhia e o Navio**

**1.9.** Qualquer Companhia que opere navios aos quais o capítulo XI-2 e a parte A deste Código se apliquem tem que designar um Funcionário de proteção da companhia para a Companhia e um Oficial de Proteção do Navio para cada um de seus navios. Os deveres, responsabilidades e os requisitos de treinamento destes funcionários e oficiais e os requisitos de simulações e exercícios estão definidos na parte A deste Código.

**1.10.** As responsabilidades do Funcionário de proteção da companhia incluem, entre outras, assegurar-se de que uma Avaliação de Proteção do Navio seja realizada de modo adequado; que um Plano de Proteção do Navio seja elaborado e submetido para aprovação pela Administração ou em seu nome e, posteriormente, mantido a bordo de cada navio ao qual a parte A deste Código se aplique e a respeito do qual aquela pessoa tenha sido designada como um Funcionário de proteção da companhia.

**1.11.** O Plano de Proteção do Navio deve indicar as medidas de proteção, tanto físicas quanto operacionais, que o navio deve tomar a fim de assegurar que sempre opere no nível 1 de proteção. O plano também deve indicar as medidas de proteção adicionais ou intensificadas que o navio deve tomar a fim de mudar para o nível 2 de proteção e operar neste nível quando solicitado. Ademais, o plano deve indicar as possíveis medidas preparatórias que o navio deve tomar a fim de possibilitar uma resposta rápida às instruções que possam ser dadas ao navio por aqueles que estejam respondendo, no nível 3 de proteção, a um incidente ou ameaça de proteção.

**1.12.** Os navios aos quais os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste código se apliquem deverão ter um Plano de Proteção do Navio aprovado pela Administração ou em seu nome e operar de acordo com este plano. O Funcionário de proteção da companhia e o Oficial de Proteção do Navio devem monitorar a necessidade de manutenção do plano, assim como a sua eficácia, incluindo a realização de auditorias internas. Emendas a qualquer componente de um plano aprovado, para o qual a Administração tenha determinado haver necessidade de aprovação, têm que ser submetidas para revisão e aprovação antes de sua incorporação no plano aprovado e de sua implementação pelo navio.

**1.13.** O navio deverá ter um Certificado Internacional de Proteção do Navio indicando que este cumpre com os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código. A parte A deste Código inclui disposições relativas à verificação e certificação do cumprimento destes requisitos pelo navio com base em uma verificação inicial, de renovação e intermediária.

**1.14.** Quando um navio estiver em um porto ou a caminho de um porto de um Governo Contratante, o Governo Contratante tem o direito, de acordo com o previsto na regra XI-2/9, de exercitar várias medidas para o controle e cumprimento em relação àquele navio. O navio está sujeito a inspeções de controle pelo Estado do porto, mas tais inspeções normalmente não incluirão o exame do Plano de Proteção do Navio em si, exceto em circunstâncias específicas. O navio poderá também estar sujeito a medidas adicionais de controle se o Governo Contratante que estiver exercitando as medidas para o controle e cumprimento tiver motivos para acreditar que a proteção do navio, ou das instalações portuárias que o servem, foi comprometida.

**1.15.** O navio também deve ter a bordo informações, as quais deverão ser disponibilizadas aos Governos Contratantes, caso as solicitem, indicando quem é responsável pela contratação do pessoal de bordo e por decisões relativas aos vários aspectos de emprego do navio.

**As instalações portuárias**

**1.16.** Todo Governo Contratante deverá assegurar a execução de uma Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias para cada uma das instalações portuárias localizadas em seu território que sirva a navios envolvidos em viagens internacionais. Esta avaliação poderá ser realizada pelo Governo Contratante, por uma Autoridade Designada ou uma Organização de proteção reconhecida. A Avaliação completa de Proteção das Instalações Portuárias tem que ser aprovada pelo Governo Contratante ou pela Autoridade Designada envolvida. Esta aprovação não pode ser delegada. As Avaliações de Proteção das Instalações Portuárias devem ser revisadas periodicamente.

**1.17.** A Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias é fundamentalmente uma análise de riscos de todos os aspectos de operação de uma instalação portuária a fim de determinar quais partes dela são mais suscetíveis, e/ou mais prováveis de sofrer um ataque. O risco de proteção é uma função da ameaça de um ataque, juntamente com a vulnerabilidade do alvo e as conseqüências de um ataque.

A avaliação deve incluir os seguintes itens:

- determinação da pressuposta ameaça às instalações e infraestrutura do porto;
- identificação das prováveis vulnerabilidades; e
- cálculo das conseqüências de um incidente.

Ao concluir a análise será possível realizar uma avaliação geral do nível de risco. A Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias irá ajudar a determinar quais instalações portuárias precisam designar um Funcionário

de proteção das instalações portuárias e elaborar um Plano de Proteção das Instalações Portuárias.

**1.18.** As instalações portuárias que têm que cumprir com os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código deverão designar um Funcionário de proteção das instalações portuárias. Os deveres, responsabilidades e requisitos de treinamento destes funcionários, assim como as simulações e exercícios estão definidos na parte A deste Código.

**1.19.** O Plano de Proteção das Instalações Portuárias deve indicar as medidas de proteção, tanto físicas quanto operacionais, que a instalação portuária deve tomar a fim de assegurar que esteja sempre operando no nível 1 de proteção. O plano também deve indicar as medidas de proteção adicionais ou intensificadas que a instalação portuária poderá tomar para mudar para o nível 2 de proteção e operar neste nível, quando solicitado. Ademais, o plano deverá indicar as possíveis medidas preparatórias que a instalação poderá tomar a fim de possibilitar uma resposta rápida às instruções que possam ser dadas por aqueles que estejam respondendo, no nível 3 de proteção, a um incidente ou ameaça de proteção.

**1.20.** As instalações portuárias que têm que cumprir com os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código deverão ter e operar de acordo com um Plano de Proteção das Instalações Portuárias aprovado pelo Governo Contratante ou pela Autoridade Designada envolvida. O Funcionário de proteção das instalações portuárias deve implementar suas disposições e monitorar a continuidade da eficácia e adequação do plano, incluindo a promoção de auditorias internas da aplicação do plano. Emendas a qualquer componente de um plano aprovado, para o qual o Governo Contratante ou a Autoridade Designada envolvida tenha determinado haver necessidade de aprovação, têm que ser submetidas para revisão e aprovação antes de sua incorporação no plano aprovado e de sua implementação na instalação portuária. O Governo Contratante ou a Autoridade Designada envolvida poderá testar a eficácia do plano. A Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias cobrindo a instalação portuária na qual foi baseada a elaboração do plano deve ser revisada regularmente. Todas estas atividades podem levar a emendas do plano aprovado. Quaisquer emendas a componentes específicos de um plano aprovado terão que ser submetidas para aprovação pelo Governo Contratante ou pela Autoridade Designada envolvida.

**1.21.** Os navios que utilizam instalações portuárias poderão estar sujeitos a inspeções de Controle pelo Estado do porto e a medidas adicionais de controle previstas na regra XI-2/9. As autoridades relevantes poderão solicitar a transmissão de informações relativas ao navio, sua carga, passageiros e pessoal de bordo antes da entrada do navio no porto. Poderá haver circunstâncias nas quais a entrada no porto poderá ser negada.

**Informações e Comunicações**

**1.22.** O capítulo XI-2 e a parte A deste Código requerem que os Governos Contratantes transmitam certas informações à Organização Marítima Internacional e que estas sejam disponibilizadas a fim de permitir a comunicação eficaz entre os Governos Contratantes e entre os Funcionários

de proteção da companhia e das Instalações Portuárias e os Oficiais de Proteção do Navio.

## 2. DEFINIÇÕES

**2.1.** Não há nenhuma diretriz relativa às definições contidas no capítulo XI-2 ou na parte A deste Código.

**2.2.** Para fins desta Parte do Código:

1. *"seção*" significa uma seção da parte A do Código e é indicada como "*seção A(número da seção)";*
2. "*Parágrafo"* significa um parágrafo desta Parte do Código e é indicado como "*parágrafo (número do parágrafo*)";
3. "Governo Contratante", conforme utilizado nos parágrafos 14 a 18, significa o "Governo Contratante em cujo território a instalação portuária esteja localizada" e inclui uma referência à "Autoridade Designada".

## 3. APLICAÇÃO

### Disposições Gerais

**3.1.** As diretrizes contidas nesta Parte do Código devem ser levadas em conta ao se implementar os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código.

**3.2.** Não obstante, deve-se reconhecer que a extensão da aplicação das diretrizes a navios dependerá do tipo de navio, sua carga e/ou passageiros, seu emprego comercial e as características das instalações portuárias visitadas pelo navio.

**3.3.** Da mesma forma, em relação às diretrizes sobre instalações portuárias, a extensão da aplicação destas diretrizes dependerá das instalações portuárias, dos tipos de navios que utilizam as instalações portuárias, dos tipos de cargas e/ou passageiros e do padrão comercial dos navios que as visitam.

**3.4.** As disposições do capítulo XI-2 e da parte A deste Código não se destinam à aplicação às instalações portuárias projetadas e utilizadas principalmente para fins militares.

## 4. RESPONSABILIDADES DOS GOVERNOS CONTRATANTES

### Proteção das avaliações e dos planos

**4.1.** Os Governos Contratantes devem assegurar que medidas adequadas sejam estabelecidas a fim de evitar a divulgação ou o acesso não autorizado a materiais sensíveis relativos a Avaliações de Proteção do Navio, Planos de Proteção do Navio, Avaliações de Proteção das Instalações Portuárias e Planos de Proteção das Instalações Portuárias e avaliações ou planos individuais.

### Autoridades Designadas

**4.2.** Os Governos Contratantes poderão identificar uma Autoridade Designada dentro do Governo para executar suas tarefas de proteção relativas a instalações portuárias, conforme previsto no capítulo XI-2 ou na parte A deste Código.

### Organizações de proteção reconhecidas

**4.3.** Os Governos Contratantes poderão autorizar uma Organização de proteção reconhecida (RSO) a executar certas atividades relacionadas à proteção, incluindo:

1. a aprovação dos Planos de Proteção do Navio, ou emendas ao mesmo, em nome da Administração;
2. a verificação e certificação do cumprimento pelos navios dos requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código em nome da Administração; e
3. a realização de Avaliações de Proteção das Instalações Portuárias requeridas pelo Governo Contratante.

**4.4.** Uma RSO também poderá aconselhar ou auxiliar as Companhias ou instalações portuárias em questões relativas a proteção, incluindo Avaliações de Proteção do Navio, Planos de Proteção do Navio, Avaliações de Proteção das Instalações Portuárias e Planos de Proteção das Instalações Portuárias. Isto poderá incluir a realização de uma Avaliação ou Plano de Proteção do Navio ou uma Avaliação ou Plano de Proteção das Instalações Portuárias. Caso uma RSO tenha feito uma avaliação ou plano de proteção do navio, esta não deverá ser autorizada a aprovar tal plano de proteção.

**4.5.** Ao autorizar uma RSO, os Governos Contratantes devem considerar a competência de tal organização. Uma RSO deve demonstrar:

1. conhecimento especializado em aspectos relevantes de proteção;

2. conhecimento adequado das operações realizadas pelo navio e pelo porto, incluindo conhecimento de projeto e construção de navios, caso esteja prestando serviços relativos a navios, e conhecimento de projeto e construção de portos, caso esteja prestando serviços relativos às instalações portuárias;
3. sua capacidade de avaliar a probabilidade de riscos à proteção que possam ocorrer durante as operações do navio e das instalações portuárias, incluindo a interface navio/porto, e como minimizar tais riscos;
4. sua habilidade de manutenção e aperfeiçoamento da especialização de seu pessoal;
5. sua habilidade de monitoração contínua da confiabilidade de seus funcionários;
6. sua habilidade de manter medidas apropriadas a fim de evitar a divulgação ou o acesso não autorizado a materiais sensíveis de proteção;
7. seu conhecimento dos requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código e da legislação nacional ou internacional relevante, além dos requisitos de proteção;
8. seu conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
9. seu conhecimento no tocante ao reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
10. seu conhecimento relativo ao reconhecimento, não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
11. seu conhecimento sobre técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção; e
12. seu conhecimento de equipamentos e sistemas de proteção e vigilância e de suas limitações operacionais.

Ao delegar responsabilidades específicas e uma RSO, os Governos Contratantes, incluindo as Administrações devem assegurar-se de que a RSO tem a competência necessária para executar a tarefa.

**4.6.** Uma Organização Reconhecida, conforme definido na regra I/6 e preenchendo os requisitos da regra XI-1/1, poderá ser designada como uma RSO desde que tenha a capacitação de proteção apropriada, conforme listado no parágrafo 4.5.

**4.7.** Uma Autoridade de um Porto, de um Ancoradouro ou um operador de instalações portuárias poderá ser designado como um RSO desde que possua o conhecimento especializado relativo a proteção descrito no parágrafo 4.5.

**Estabelecimento do nível de proteção**

**4.8.** Ao estabelecer o nível de proteção, os Governos Contratantes devem levar em consideração informações gerais e específicas relativas a ameaças. Os Governos Contratantes devem estabelecer o nível de proteção aplicável a navios ou instalações portuárias em um dos seguintes três níveis:

- Nível 1 de Proteção, normal; o nível no qual os navios e instalações portuárias normalmente operam;
- Nível 2 de Proteção, elevado; o nível aplicável enquanto houver um risco elevado de um incidente de proteção; e
- Nível 3 de Proteção, excepcional; o nível aplicável pelo período durante o qual há um risco provável ou iminente de um incidente de proteção.

**4.9.** O estabelecimento do nível 3 de proteção deve ser uma medida excepcional aplicável somente quando houver informações críveis de que um incidente de proteção é provável ou iminente. O nível 3 de proteção só deve ser estabelecido para o período de duração da ameaça de proteção identificada ou do incidente real de proteção. Embora os níveis de proteção possam mudar do nível 1 para o nível 2 e depois para o nível 3, também é possível que este passe diretamente do nível 1 para o nível 3.

**4.10.** Durante todo o tempo, o Comandante do navio assume responsabilidade total pela segurança e proteção do navio. Mesmo no nível 3 de proteção, um Comandante poderá solicitar esclarecimentos ou emendas a instruções dadas por aqueles que estejam respondendo a uma ameaça ou incidente de proteção, caso haja motivos parar acreditar que o cumprimento de qualquer instrução possa por em risco a proteção do navio.

**4.11.** O Funcionário de proteção da companhia (CSO) ou o Oficial de Proteção do Navio (SSO) deverão comunicar-se na primeira oportunidade com o Funcionário de proteção das instalações portuárias (PFSO) da instalação portuária que o navio pretende visitar, a fim de estabelecer o nível de proteção aplicável àquele navio naquela instalação portuária. Ao estabelecer contato com o navio, o PFSO deve informar o navio sobre qualquer mudança subseqüente no nível de proteção das instalações portuárias e deve transmitir ao navio quaisquer informações relevantes relativas a proteção.

**4.12.** Embora possa haver circunstâncias nas quais um navio possa estar operando em um nível de proteção mais elevado do que o nível estabelecido pela instalação portuária que este esteja visitando, não deve haver nenhuma circunstância na qual o navio possa estar operando em um nível de proteção mais baixo que o estabelecido pela instalação portuária que estiver visitando. Caso o navio esteja operando em um nível de proteção mais alto do que o da instalação portuária que pretende visitar, o CSO e o SSO devem informar o PFSO sem demora. O PFSO deve realizar uma avaliação de cada situação em particular em conjunto com o CSO e o SSO e acordar as medidas adequadas de proteção com o navio, as quais poderão incluir o preenchimento e assinatura de uma Declaração de Proteção.

**4.13.** Os Governos Contratantes devem considerar como divulgar rapidamente as informações sobre alterações nos níveis de proteção. As Administrações poderão utilizar mensagens NAVTEX ou Avisos aos Navegantes como método de notificação a navios, CSO e PFSO de tais mudanças nos níveis de proteção. Ademais, podem também considerar outros métodos de comunicação que apresentem uma velocidade ou cobertura equivalente, ou melhor. Os Governos Contratantes devem estabelecer meios para notificar os PFSOs de quaisquer mudanças nos níveis de proteção. Os Governos Contratantes devem compilar e manter uma lista com os dados daqueles que precisam ser informados sobre alterações nos níveis de proteção. Embora o nível de proteção não precise ser considerado sensível, as informações subjacentes relativas a ameaças podem ser altamente sensíveis. Os Governos Contratantes devem considerar cuidadosamente o tipo e os detalhes das informações transmitidas e os métodos de transmissão aos SSO, CSO e PFSO.

**Pontos de contato e informação relativos aos Planos de Proteção das Instalações Portuárias (PFSP)**

**4.14.** Quando as instalações portuárias possuírem um PFSP este fato deve ser comunicado à Organização e tal informação deverá ainda ser disponibilizada aos Oficiais de Proteção do Navio e aos Funcionários de proteção da companhia. Nenhum outro detalhe do PFSP deve ser publicado, salvo a sua existência. Os Governos Contratantes devem considerar o estabelecimento de pontos de contato centrais ou regionais, ou outros meios de fornecer informação atualizada nos locais onde os PFSPs são implementados, juntamente com os detalhes de contato para o PFSO. A existência de tais pontos de contato deve ser divulgada. Eles podem também prestar informação sobre as organizações de proteção reconhecidas, designadas para atuar em nome do Governo Contratante, junto com os detalhes de responsabilidade e condições específicas da autoridade delegada a tais organizações de proteção reconhecidas.

**4.15.** No caso de um porto que não possua um PFSP (e, portanto, não tenha um PFSO), o ponto de contato central ou regional deve poder identificar a pessoa adequadamente qualificada em terra para providenciar as medidas de proteção apropriadas a serem adotadas, se necessário, para a duração da visita do navio.

**4.16.** Os Governos Contratantes devem também fornecer os detalhes de contato aos funcionários do Governo a quem um SSO, um CSO e um PFSO possam transmitir suas preocupações relativas à proteção. Esses funcionários do Governo devem avaliar tais relatórios antes de tomar as medidas apropriadas. Tais preocupações poderão influenciar as medidas de proteção sob a jurisdição de outro Governo Contratante. Nesse caso, os Governos Contratantes devem considerar contatar os funcionários do outro Governo Contratante responsáveis por essas funções, de forma a decidir se há necessidade de se tomar medidas corretivas. Por essa razão, os detalhes de contato dos funcionários do Governo devem ser comunicados à Organização Marítima Internacional.

**4.17.** Os Governos Contratantes devem ainda disponibilizar a informação indicada nos parágrafos 4.14 a 4.16 aos Governos Contratantes quando solicitado.

**Documentos de Identificação**

**4.18.** Governos Contratantes são encorajados a emitir documentos de identificação apropriados aos funcionários do Governo autorizados a subir a bordo do navio ou entrar nas instalações portuárias, quando estiverem desempenhando as suas funções oficiais, e a estabelecer procedimentos pelos quais possa ser verificada a autenticidade de tais documentos.

**Plataformas fixas e flutuantes e unidades móveis de perfuração ao largo da costa posicionadas**

**4.19.** Os Governos Contratantes devem considerar o estabelecimento de medidas de proteção apropriadas para as plataformas fixas e flutuantes e para as unidades móveis de perfuração quando posicionadas, de forma a permitir a interação com os navios que devem implementar as disposições do capítulo XI-2 e a parte A deste Código[1].

**Navios que não estão obrigados a implementar a parte A deste Código**

**4.20.** Os Governos Contratantes devem considerar o estabelecimento de medidas de proteção apropriadas para intensificar a proteção dos navios aos quais o capítulo XI-2 e a parte A do Código não se aplicam e garantir que quaisquer disposições de proteção aplicáveis a tais navios permitam a interação com navios aos quais a parte A do Código se aplica.

**Ameaças aos navios e outros incidentes no mar**

**4.21.** Os Governos Contratantes devem fornecer um orientação geral sobre as medidas consideradas apropriadas para reduzir o risco à proteção dos navios que arvoram sua bandeira quando no mar. Eles devem fornecer uma orientação específica quanto à medida a ser tomada, de acordo com os níveis 1 e 3 de proteção, caso:

1. haja mudança de nível de proteção aplicável ao navio quando no mar, por exemplo, devido a área geográfica onde esteja operando ou com relação ao próprio navio; e
2. haja um incidente de proteção ou uma ameaça relacionada envolvendo o navio quando no mar.

[1] Ver o Estabelecimento de medidas apropriadas para intensificar a proteção dos navios, instalações portuárias, áreas das unidades móveis de perfuração quando posicionadas e das plataformas fixas e flutuantes não cobertas pelo capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, 1974, adotada pela Conferência sobre Proteção Marítima através da resolução 7.

Os Governos Contratantes devem estabelecer os melhores métodos e procedimentos com tais propósitos. No caso de ataque iminente, o navio deve procurar estabelecer a comunicação direta com aqueles responsáveis no Estado de Bandeira por responder a incidentes de proteção.

**4.22.** Os Governos Contratantes devem ainda estabelecer um ponto de contato para orientação sobre questões de proteção para qualquer navio:

1. com direito a arvorar a sua bandeira; ou
2. operando em seu mar territorial ou tendo comunicado a intenção de entrar em seu mar territorial.

**4.23.** Os Governos Contratantes devem proporcionar orientação aos navios que estejam operando em seu mar territorial ou tenham comunicado sua intenção de entrar em seu mar territorial, devendo incluir orientação:

1. para alterar ou atrasar a passagem pretendida;
2. para navegar em um determinado rumo ou prosseguir para um local específico;
3. sobre a disponibilidade de pessoal ou equipamento que poderia ser colocado no navio;
4. para coordenar a passagem, chegada ao porto ou partida do porto, para permitir a escolta por embarcação ou aeronave de patrulha ou aeronave (asa fixa ou helicóptero).

Os Governos Contratantes devem relembrar os navios que estejam operando em seu mar territorial, ou que tenham comunicado a intenção de entrar em seu mar territorial, sobre quaisquer áreas de restrição temporária que tenham publicado.

**4.24.** Os Governos Contratantes devem recomendar aos navios que estejam operando em seu mar territorial, ou que tenham comunicado a sua intenção de entrar em seu mar territorial, que implementem prontamente, para a proteção do navio e de outros navios em sua vizinhança, qualquer medida de proteção que os Governos Contratantes tenham orientado a respeito.

**4.25.** Os planos preparados pelos Governos Contratantes para os fins apresentados no parágrafo 4.22 devem incluir a informação sobre o ponto de contato apropriado, disponibilizado 24 horas por dia, dentro do Governo Contratante, o qual inclui a Administração. Esses planos devem conter ainda informação sobre as circunstâncias nas quais a Administração considera que se deva solicitar assistência aos Estados costeiros vizinhos e um

procedimento para o relacionamento entre os funcionários de proteção das instalações portuárias e os oficiais de proteção do navio.

**Acordos alternativos de proteção**

**4.26.** Os Governos Contratantes, ao considerar a forma de implementar o capítulo XI-2 e a parte A deste Código, poderão celebrar um ou mais acordos com um ou mais Governos Contratantes. O âmbito do acordo ficará limitado às viagens internacionais curtas em rotas fixas entre instalações portuárias no território das partes concordantes. Ao concluir um acordo, e a partir de então, os Governos Contratantes devem consultar outros Governos Contratantes e Administrações que tenham interesse nos efeitos do acordo. Os navios que arvoram a bandeira de um Estado que não seja parte do acordo somente devem ter a permissão de operar nas rotas fixas cobertas pelo acordo, caso a sua Administração concorde que o navio deve cumprir as disposições do acordo e exija que o navio as cumpra. Em nenhum caso tal acordo poderá comprometer o nível de proteção de outros navios e instalações portuárias que não estejam cobertos, e mais especificamente, todos os navios cobertos por tal acordo não deverão realizar atividades navio a navio com os navios não cobertos pelo acordo. Qualquer interface operacional realizada pelos navios cobertos pelo acordo deve estar igualmente coberta. A funcionalidade de cada acordo deve ser continuamente monitorada e emendas introduzidas, quando necessário e, de qualquer maneira, deve ser revisada a cada 5 anos.

**Arranjos equivalentes para instalações portuárias**

**4.27.** Para algumas instalações portuárias específicas, com operações limitadas ou especiais, porém com tráfego relativamente freqüente, poderá ser apropriado garantir o cumprimento das disposições por meio de medidas de proteção equivalentes àquelas previstas no capítulo XI-2 e na parte A do Código. Particularmente, este pode ser o caso para os terminais anexos às fábricas, ou para os cais com operações esporádicas.

**Nível de Guarnecimento**

**4.28.** Para o estabelecimento de um guarnecimento mínimo e seguro de um navio, a Administração deve levar em conta[2] que as disposições para estabelecer esse mínimo, conforme a regra V/14[3], tratam apenas da navegação segura do navio. A Administração deve considerar ainda qualquer carga de trabalho adicional que possa resultar da implementação do plano de proteção do navio e assegurar que o navio esteja suficiente e efetivamente guarnecido.

---

[2] Ver o Trabalho Complementar da Organização Marítima Internacional sobre a Intensificação da Proteção Marítima, adotado pela Conferência sobre Proteção Marítima através da Resolução3, em que se convida, entre outros, a Organização a revisar a Resolução A.890(21) sobre os Princípios de Guarnecimento Seguro. Esta revisão poderá resultar em emendas à regra V/14.

[3] Conforme estiver em vigor na data de adoção deste Código.

Desta forma, a Administração deve verificar que os navios estão aptos a implementar as horas de descanso e outras medidas de prevenção da fadiga que tenham sido promulgadas pela lei nacional, no contexto das responsabilidades atribuídas ao pessoal de bordo.

**Medidas para o controle e cumprimento[4]**

**Disposições Gerais**

**4.29.** A regra XI-2/9 dispõe sobre as medidas para o controle e cumprimento aplicáveis aos navios de acordo com o capítulo XI-2. Está dividida em 3 seções distintas: controle de navios que já estão no porto; controle dos navios que pretendem entrar em um porto de outro Governo Contratante, e disposições adicionais aplicáveis a ambas as situações.

**4.30.** A regra XI-2/9.1, controle dos navios no porto, implementa um sistema para o controle de navios enquanto estão no porto de um país estrangeiro, onde funcionários devidamente autorizados de um Governo Contratante têm o direito de subir a bordo do navio para verificar se os certificados exigidos estão em ordem. Caso haja motivos claros para acreditar que o navio está em situação irregular, medidas de controle, tais como inspeções adicionais ou detenções, podem ser tomadas. Isto se encontra refletido nos sistemas de controle atual[5]. A regra XI-2/9.1 se baseia em tais sistemas e permite a adoção de medidas adicionais (inclusive a expulsão de um navio de um porto, tomada como medida de controle) quando funcionários devidamente autorizados tiverem motivos claros para crer que um navio está em situação irregular, de acordo com os requisitos do capítulo XI-2 ou parte A deste Código. A regra XI-2/9.3 descreve as salvaguardas para garantir a implementação justa e razoável destas medidas adicionais.

**4.31.** A regra XI-2/9.2 aplica medidas de controle para garantir o seu cumprimento pelos navios que pretendam entrar em um porto de um outro Governo Contratante e introduz um conceito inteiramente diferente de controle dentro do capítulo XI-2, aplicável somente à proteção. De acordo com esta regra, as medidas podem ser implementadas antes da entrada do navio no porto para melhor garantir a proteção. Assim como na regra XI-2/9.1, este sistema de controle adicional baseia-se no conceito de motivos claros para acreditar que o navio não está cumprindo com o capítulo XI-2 ou a parte A deste Código, e inclui salvaguardas significantes nas regras XI-2/9.2.2 e XI-2/9.2.5, assim como na regra XI-2/9.2.3.

---

[4] Ver o Trabalho Complementar da Organização Marítima Internacional sobre a Intensificação da Proteção Marítima, adotado pela Conferência sobre Proteção Marítima através da Resolução 3, convidando, entre outros, a Organização a revisar a Resolução A.787(19) e A.882(21) sobre Procedimentos para o Controle do Estado do Porto.

[5] Ver a regra I/9 e a regra IX-6.2 da SOLAS, 1974, conforme emendada, o artigo 21 da Convenção de Linhas de Carga, 1966, conforme modificada pelo Protocolo de 1988, os artigos 5 e 6 da regra $8^{A}$ do Anexo I, a regra 15 do Anexo II da MARPOL 73/78, conforme emendada, o artigo X da Convenção STCW 78, conforme emendada, e as Resoluções da Assembléia da IMO A.787(19) e A.882(21).

**4.32.** Motivos claros de que o navio está em situação irregular significa a evidência ou a informação confiável de que o navio não observa os requisitos do capítulo XI-2 ou da parte A deste Código, considerando-se a orientação fornecida nesta Parte do Código. Tal evidência ou informação confiável pode originar dos julgamentos profissionais e observações do funcionário devidamente autorizado feitas ao verificar o Certificado Internacional de Proteção do Navio ou o Certificado Internacional Provisório de Proteção do Navio, emitido de acordo com a parte A deste Código (certificado) ou de outras fontes. Mesmo que um certificado válido esteja a bordo, os funcionários devidamente autorizados podem ainda ter motivos claros para acreditar que o navio está em situação irregular, baseando-se em seu julgamento profissional.

**4.33.** Exemplos de possíveis motivos claros, sob a regra XI-2/9.1 e XI-2/9/2, podem incluir, quando relevante:

1. a evidência obtida por meio da verificação de que o certificado não é válido ou tenha expirado;
2. a evidência ou a informação confiável de que existem deficiências graves com respeito ao equipamento de proteção, à documentação ou às providências exigidas pelo capítulo XI-2 e a parte A deste Código;
3. o recebimento de relatórios ou reclamações, os quais, segundo o julgamento profissional do funcionário devidamente autorizado, contém informação confiável claramente indicando que o navio não está cumprindo com os requisitos do capítulo XI-2 ou da parte A deste Código;
4. a evidência ou a observação de um funcionário devidamente autorizado utilizando o seu julgamento profissional de que o Comandante ou o pessoal de bordo não está familiarizado com os procedimentos essenciais de proteção a bordo ou não pode realizar simulações relativas à proteção do navio, ou que tais procedimentos ou simulações não foram realizados;
5. a evidência ou a observação de um funcionário devidamente autorizado utilizando o seu julgamento profissional de que membros-chave do pessoal de bordo não são capazes de estabelecer a comunicação adequada com outros membros-chave do pessoal de bordo com responsabilidades pela proteção a bordo;
6. a evidência ou a informação confiável de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias em uma instalação portuária ou as recebeu de outro navio, onde a instalação portuária ou o outro navio está violando o capítulo XI-2 ou a parte A deste Código, e o navio em questão não completou a Declaração de Proteção, nem tomou medidas de proteção apropriadas, especiais ou adicionais, ou não manteve os procedimentos de proteção adequados;
7. a evidência ou a informação confiável de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias em uma instalação portuária ou as recebeu de outra fonte (e.g. transferência de outro navio ou de helicóptero) onde a instalação portuária ou a outra fonte não tem a

obrigação de cumprir com o capítulo XI-2 ou com a parte A deste Código, e o navio não tomou medidas de proteção apropriadas, especiais ou adicionais, ou não manteve procedimentos de proteção adequados; e

8. o caso em que um navio possua um Certificado Internacional Provisório de Proteção, subseqüente e consecutivamente emitido, conforme descrito na seção A/19.4, e caso, no julgamento profissional do funcionário devidamente autorizado, um dos propósitos do navio ou da Companhia ao solicitar tal certificado seja o de evitar o cumprimento integral do capítulo XI-2 e da parte A deste Código além do período inicial do certificado provisório, conforme descrito na seção A/19.4.4.

**4.34.** As implicações referentes ao direito internacional da regra XI-2/9 são particularmente relevantes, devendo esta regra ser implementada tendo em mente a regra XI-2/2.4, uma vez que existe o potencial para a ocorrência de situações em que ou as medidas tomadas estejam fora do âmbito do capítulo XI-2, ou os direitos dos navios afetados, fora do alcance do capítulo XI-2, devam ser considerados. Por conseguinte, a regra XI-2/9 não impede o Governo Contratante de tomar medidas que se baseiem ou sejam consistentes com o direito internacional para garantir a segurança ou proteção de pessoas, navios, instalações portuárias e outras propriedades nos casos em que o navio, embora esteja cumprindo o capítulo XI-2 e a parte A deste Código, continue apresentando um risco à proteção.

**4.35.** Quando um Governo Contratante impõe medidas de controle a um navio, a Administração deve, sem demora, ser suficientemente informada a este respeito de modo que possa coordenar-se com o Governo Contratante.

**Controle dos navios no porto**

**4.36.** Quando a irregularidade ocorrer por defeito de um determinado equipamento ou por falha na documentação, que dê margem à detenção do navio, e a irregularidade não possa ser corrigida no porto de inspeção, o Governo Contratante poderá permitir que o navio viaje até outro porto, desde que as condições acordadas entre os Estados do Porto e a Administração ou o Comandante sejam atendidas.

**Navios que pretendam entrar no porto de um outro Governo Contratante**

**4.37.** A regra XI-2/9.2.1 lista a informação que os Governos Contratantes podem exigir dos navios como condição para a entrada no porto. Uma das informações listadas refere-se à confirmação das medidas especiais ou adicionais tomadas pelo navio durante as últimas dez escalas em uma instalação portuária. Incluem-se, como exemplo:

1. registros das medidas tomadas quando em visita a uma instalação portuária localizada no território de um Estado que não seja um Governo Contratante, especialmente aquelas medidas que, normalmente deveriam ter sido fornecidas por instalações portuárias localizadas em territórios de Governos Contratantes; e
2. quaisquer Declarações de Proteção emitidas em relação a instalações portuárias ou outro navios.

**4.38.** Uma outra informação constante da lista, que pode ser exigida como condição de entrada no porto, é a confirmação de que os procedimentos apropriados de proteção do navio foram mantidos durante as atividades de navio a navio, realizadas dentro do período referente às últimas dez escalas em uma instalação portuária. Normalmente não seria exigida a inclusão de registros de transferência de práticos, de funcionários de alfândega e imigração ou de funcionários de proteção, nem de abastecimento de óleo combustível, barcaças de serviço afretadas, carregamento de suprimentos do navio, descarga de lixo do navio dentro de instalações portuárias, já que, normalmente, essas atividades são controladas pelo Plano de Proteção da Instalações Portuárias. Incluem-se abaixo exemplos de informações que podem ser transmitidas:

1. registros das medidas tomadas quando engajados em atividade de navio a navio, com um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja Governo Contratante, especialmente aquelas medidas que, normalmente, deveriam ter sido providas pelos navios arvorando a bandeira de Governos Contratantes;
2. registros das medidas tomadas quando engajados em atividade de navio a navio, com um navio que arvore a bandeira de um Governo Contratante, mas que não tenha que cumprir com as disposições do capítulo XI-2 e da parte A deste Código, tais como a cópia de quaisquer certificados de proteção emitidos para aquele navio, conforme outras disposições; e
3. no caso de pessoas ou mercadorias resgatadas no mar que estejam a bordo, todas as informações conhecidas a respeito dessas pessoas e mercadorias, incluindo sua identidade, quando conhecida, e os resultados das verificações feitas em nome do navio para estabelecer a situação da proteção dos resgatados. Não é intenção do capítulo XI-2 ou da parte A do Código atrasar ou impedir o desembarque de pessoas em perigo no mar em um local seguro. A única intenção do capítulo XI-2 ou da parte A deste Código é fornecer ao Estado informação suficiente e apropriada para manter a integridade da sua proteção.

**4.39.** Outros exemplos de informações práticas relacionadas à proteção que podem ser exigidas como condição de entrada em um porto, a fim de auxiliar quanto à garantia da proteção de pessoas, instalações do porto, navios e outras propriedades incluem o seguinte:

1. a informação contida no Registro Contínuo de Dados;
2. local onde o navio se encontrava quando foi feito o relatório;
3. hora estimada de chegada do navio no porto;
4. lista da tripulação;
5. descrição geral da carga a bordo do navio;
6. lista de passageiros; e
7. a informação exigida para manutenção a bordo, conforme a regra XI-2/25.

**4.40.** A regra XI-2/9.2.5 permite que o Comandante de um navio, ao ser informado de que o Estado do porto ou costeiro implementará as medidas de controle de acordo com a regra XI-2/9.2, desista da intenção de entrar com o navio no porto. Se o Comandante desistir de tal intenção, a regra XI-2/9 não mais se aplicará, e quaisquer outras medidas tomadas deverão estar baseadas e serem consistentes com o direito internacional.

**Disposições adicionais**

**4.41.** Em todos os casos em que um navio tenha a entrada no porto recusada ou dele seja expulso, todos os fatos conhecidos devem ser comunicados às autoridades dos Estados relevantes. Esta comunicação deve consistir do seguinte, quando se saiba:

1. nome do navio, sua bandeira, o número de identificação do navio, código internacional de chamada, tipo de navio e carga;
2. razão para negar a entrada ou para a expulsão do porto ou de áreas portuárias;
3. se for relevante, a natureza da irregularidade referente à proteção;
4. se for relevante, os detalhes sobre as tentativas para corrigir a irregularidade, incluindo quaisquer condições impostas ao navio para a viagem;
5. porto(s) de escala anteriores e os próximos portos de escala declarados;
6. hora da partida e provável hora estimada de chegada em tais portos;
7. quaisquer instruções dadas ao navio, por exemplo, relatórios em rota;
8. informação disponível sobre o nível de proteção no qual o navio está operando;
9. informação referente a qualquer comunicação que o Estado do porto tenha feito com a Administração;
10. ponto de contato em um Estado do porto que prepara o relatório com vistas a obter informações complementares;

11. lista da tripulação; e
12. qualquer outra informação relevante;

**4.42.** Dentre os Estados relevantes para contato devem incluir-se aqueles ao longo dos quais o navio pretende passar em direção ao porto seguinte, particularmente se o navio pretende entrar no mar territorial daquele Estado costeiro. Outros Estados relevantes podem incluir os portos de escala anteriores, de maneira que a informação complementar possa ser obtida e as questões de proteção relacionadas aos portos anteriores resolvidas.

**4.43.** Ao exercer as medidas para o controle e implementação, os funcionários devidamente autorizados devem garantir que quaisquer medidas e providências aplicadas sejam proporcionais. Tais medidas devem ser razoáveis e com o mínimo de rigidez e duração necessários para retificar ou mitigar a irregularidade.

**4.44.** A palavra "atraso" na regra XI-2/9.3.5.1 refere-se também às situações em que, de acordo com as medidas tomadas relativas a esta regra, o navio seja indevidamente proibido de entrar no porto ou indevidamente dele expulso.

**Navios de Estados que não são partes e navios abaixo do porte estipulado na Convenção**

**4.45.** Com respeito aos navios que arvoram a bandeira de um Estado, o qual não seja um Governo Contratante e não seja Parte do Protocolo da SOLAS 1998[6], os Governos Contratantes não lhes devem dar um tratamento mais favorável. Da mesma forma, os requisitos da regra XI-2/9 e a orientação fornecida nesta Parte do Código devem ser aplicados àqueles navios.

**4.46.** Os navios de porte inferior ao disposto na Convenção estão sujeitos à medidas através das quais os Estados mantêm a proteção. Tais medidas devem ser tomadas observando-se os requisitos no capítulo XI-2 e a orientação fornecida nesta Parte do Código.

## 5. DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO

**Disposições Gerais**

**5.1.** Uma Declaração de Proteção (DoS) deve ser preenchida quando o Governo Contratante da instalação portuária julgar necessário ou quando o navio julgar necessário.

---

[6] O Protocolo de 1988 relaciona-se à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974.

**5.1.1.** A necessidade de uma DoS pode ser indicada mediante os resultados da Avaliação da Proteção da Instalação Portuária (PFSA), e as razões e circunstâncias pelas quais a DoS é exigida devem ser expostas no Plano de Proteção da Instalação Portuária (PFSP).

**5.1.2.** A necessidade de uma DoS pode ser indicada pela Administração para navios com direito a arvorar sua bandeira, ou como resultado da avaliação da proteção do navio e deve ser exposta do plano de proteção do navio.

**5.2.** É provável que uma DoS seja solicitada para os níveis de proteção mais elevados, quando um navio possui um nível mais alto de proteção do que o da instalação portuária, ou de um outro navio com o qual interage, e para a interface navio/porto ou para as atividades de navio a navio que representem um risco mais elevado a pessoas, propriedades ou ao ambiente, por razões específicas para aquele navio, incluindo a sua carga ou passageiros, ou as circunstâncias na instalação portuária ou uma combinação destes fatores.

**5.2.1.** No caso em que um navio ou uma Administração, atuando em nome de navios com direito a arvorar a sua bandeira, solicitar o preenchimento de uma DoS, o Funcionário de Proteção das Instalações do Porto (PFSO) ou o Oficial de Proteção do Navio (SSO) devem acusar o recebimento de tal solicitação e considerar as medidas de proteção apropriadas.

**5.3.** Um PFSO pode iniciar o preenchimento da DoS antes de se efetuar as interfaces navio/porto identificadas na Avaliação de Proteção da Instalação Portuária aprovada (FPSA) como sendo particularmente preocupante. Os exemplos podem incluir o embarque ou o desembarque de passageiros, e a sua transferência, e o carregamento ou descarregamento de mercadorias perigosas ou substâncias nocivas. A FPSA pode também identificar instalações em áreas altamente populosas ou em suas vizinhanças, ou operações economicamente importantes que justifiquem uma DoS.

**5.4.** O objetivo principal de uma DoS é que haja um acordo entre o navio e a instalação portuária ou outros navios com os quais interage, com relação às medidas de proteção a serem tomadas por cada um, de acordo com as disposições dos seus respectivos planos de proteção aprovados.

**5.4.1.** A DoS deve ser assinada e datada tanto pela instalação portuária quanto pelo(s) navio(s), conforme aplicável, a fim de indicar o cumprimento com o capítulo XI-2 e a com parte A do Código, devendo incluir a sua duração, o nível ou níveis de proteção relevantes, bem como os detalhes de contato pertinentes.

**5.4.2.** Uma mudança no nível de proteção pode requerer que uma DoS nova ou revisada seja preenchida.

**5.5.** A DoS dever ser preenchida em inglês, francês ou espanhol ou no idioma comum tanto da instalação portuária quanto do navio ou navios, conforme aplicável.

**5.6.** Um modelo de DoS encontra-se no Anexo 1 desta Parte do Código. Este modelo refere-se à uma Declaração entre o navio e a instalação portuária. Se a DoS estiver cobrindo dois navios, este modelo deve ser adequadamente ajustado.

## 6. OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA

### Disposições Gerais

**6.1.** A Regra XI-2/5 requer que a Companhia forneça ao Comandante do navio a informações que atendam aos requisitos da Companhia, de acordo com as disposições desta regra. Estas informações devem incluir itens tais como:

1. as partes responsáveis pela designação do pessoal de bordo, tais como companhias de gerenciamento de navios, agências de guarnecimento de pessoal, contratantes, concessionárias (por exemplo, postos de venda a varejo, cassinos, etc );

2. as partes responsáveis pela decisão a respeito do emprego do navio, incluindo afretadores por tempo ou a casco nu, ou qualquer outra entidade que esteja atuando em tal capacidade; e

3. nos casos em que o navio seja empregado conforme os termos de uma parte do afretamento, os detalhes de contato daquelas partes, incluindo detalhes dos afretadores por período de tempo ou por viagem.

**6.2.** De acordo com a regra XI-2/5 a Companhia está obrigada a atualizar e manter estas informações atualizadas, como e quando ocorrerem mudanças.

**6.3.** Estas informações devem estar em inglês, francês ou espanhol.

**6.4.** Com respeito aos navios construídos antes de 1 de julho de 2004, estas informações devem refletir a condição real naquela data.

**6.5.** Com respeito aos navios construídos a partir de 1 de julho de 2004, e para os navios construídos antes de 1 de julho de 2004 que estavam fora de serviço em 1 de julho de 2004, as informações devem ser fornecidas a partir da data de entrada em serviço do navio e devem refletir a condição real naquela data.

**6.6.** Após 1 de julho de 2004, quando um navio for retirado de serviço, as informações devem ser fornecidas a partir da data em que o navio entrou novamente em serviço e devem refletir a condição real naquela data.

**6.7.** As informações anteriormente fornecidas, as quais não se relacionam com a atual condição naquela data, não necessitam ser retidas a bordo.

**6.8.** Quando a responsabilidade pela operação do navio for assumida por outra Companhia, as informações relativas à Companhia que operou o navio não necessita permanecer a bordo.

*Ademais, outras diretrizes relevantes estão dispostas nas seções 8, 9 e 13*

## 7. PROTEÇÃO DO NAVIO

*Diretrizes relevantes encontram-se nas seções 8, 9. e 13.*

## 8. AVALIAÇÃO DE PROTEÇÃO

**8.1.** O Funcionário de proteção da companhia (CSO) é responsável por assegurar que uma Avaliação de Proteção do Navio (SSA) seja realizada para cada um dos navios pertencentes à frota da Companhia, os quais têm que cumprir com as disposições do capítulo XI-2 e da parte A deste Código, pelos quais o CSO é responsável. Embora o CSO não tenha, obrigatoriamente, que desempenhar pessoalmente todas as funções associadas ao seu cargo, a responsabilidade final em assegurar que estas estão sendo adequadamente desempenhadas continua sendo do CSO em questão.

**8.2.** Antes de iniciar uma Avaliação de Proteção do Navio (SSA), o CSO deve assegurar que sejam utilizadas as informações disponíveis sobre a avaliação da ameaça para os portos nos quais o navio fará escala ou em portos nos quais passageiros embarcarão ou desembarcarão e sobre as instalações portuárias e suas medidas de proteção. O CSO deve analisar os relatórios anteriores sobre as necessidades semelhantes de proteção. Caso viável, o CSO deve reunir-se com o pessoal apropriado do navio e das instalações portuárias para discutir o objetivo e a metodologia da avaliação. O CSO

deve seguir quaisquer orientações específicas of dadas pelos Governos Contratantes.

**8.3.** Uma Avaliação de Proteção do Navio (SSA) deve tratar dos seguinte elementos a bordo ou dentro do navio:

1. proteção física;
2. integridade estrutural;
3. sistemas de proteção do pessoal;
4. política de procedimentos;
5. sistemas de radio e telecomunicações, incluindo sistemas e redes de informática;
6. outras áreas que, caso danificadas ou utilizadas para a observação ilegal, representem um risco para pessoas, propriedades, ou operações a bordo do navio ou dentro das instalações portuárias.

**8.4.** As partes envolvidas em uma SSA devem ser capazes de utilizar assistência especializada em relação a:

1. o conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
2. reconhecimento e a detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
3. o reconhecimento, não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
4. às técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção; e
5. os métodos utilizados para causar um incidente de proteção;
6. os efeitos causados por explosivos aos equipamentos e à estrutura do navio;
7. a proteção do navio;
8. as práticas comerciais pertinentes à interface navio/porto;
9. planejamento para contingências, preparo e resposta a emergências
10. proteção física;
11. sistemas de radio e telecomunicações, incluindo sistemas e redes de informática;
12. engenharia marinha; e
13. operações de navios e portos.

**8.5.** *O CSO deve obter e registrar as informações requeridas para a realização de uma avaliação, incluindo:*

1. a planta geral do navio;
2. a localização das áreas que devem ter acesso restrito, tais como o passadiço, as praças de máquinas de categoria A e outras estações de controle, conforme definido no capítulo II-2, etc.;
3. o local e o funcionamento de cada ponto de acesso real ou potencial;
4. as mudanças de maré que podem ter impacto na vulnerabilidade ou proteção do navio;
5. os espaços de carga e os arranjos de estivagem;
6. os locais onde as provisões do navio e os equipamentos essenciais de manutenção encontram-se armazenados;
7. os locais onde as bagagens desacompanhadas são acondicionadas;
8. os equipamentos de emergência e de reserva disponíveis para manter os serviços essenciais;
9. o número de pessoal de bordo, quaisquer deveres existentes de proteção e quaisquer práticas existentes da Companhia referentes a treinamento;
10. os equipamentos de proteção e segurança existentes para a proteção de passageiros e do pessoal de bordo;
11. as rotas de escape e evacuação e os pontos de encontro, os quais devem ser mantidos para assegurar a evacuação de emergência do navio de modo seguro e ordenado;
12. acordos existentes com as companhias privadas de proteção, as quais prestam serviços de proteção no navio e na água; e
13. medidas e procedimentos existentes de proteção em vigor, incluindo procedimentos de controle e inspeção, sistemas de identificação, equipamentos de vigilância e monitoração, documentos e comunicação relativos à identificação do pessoal, alarmes, iluminação, controle de acesso e outros sistemas apropriados.

**8.6.** A Avaliação de Proteção do Navio deve analisar cada ponto de acesso identificado, incluindo os conveses abertos, e avaliar seu potencial para utilização por indivíduos que possam tentar violar a proteção. Isto abrange os pontos de acesso disponíveis a indivíduos com acesso autorizado e também àqueles que tentem entrar sem autorização.

**8.7.** A Avaliação de Proteção do Navio deve considerar a continuada importância das medidas e orientações existentes de proteção, os procedimentos e operações, tanto em situações rotineiras como de emergência e deve estabelecer orientações relativas à proteção, incluindo:

1. as áreas restritas;
2. os procedimentos de resposta a incêndios ou a outras situações de emergência;
3. o nível de supervisão do pessoal de bordo, passageiros, visitantes, vendedores, técnicos de reparo, trabalhadores das docas, etc.;
4. a freqüência e eficiência das patrulhas de proteção;
5. os sistemas de controle de acesso, incluindo os sistemas de identificação;
6. os sistemas e procedimentos de comunicações relativas à proteção;
7. portas, barreiras e iluminação de proteção; e
8. os equipamentos e sistemas de proteção e vigilância, se houver.

**8.8.** A Avaliação de Proteção do Navio deve considerar as pessoas, atividades, serviços e operações, os quais é importante proteger, abrangendo:

1. o pessoal de bordo;
2. os passageiros, visitantes, vendedores, técnicos de reparo, pessoal da instalação portuária, etc.
3. a capacidade de manter a navegação segura e a resposta a emergências;
4. a carga, particularmente as mercadorias perigosas e as substâncias nocivas;
5. as provisões do navio;
6. os equipamentos e sistemas de comunicações relativas à proteção, se for o caso; e
7. os equipamentos e sistemas de proteção e vigilância, se houver;

**8.9.** A Avaliação de Proteção do Navio deve considerar todas as ameaças possíveis, as quais podem incluir os seguintes tipos de incidentes de proteção:

1. dano ao navio ou destruição do navio ou de uma instalação portuária, e.g. por meio de explosivos, incêndio criminoso, sabotagem ou vandalismo;
2. seqüestro ou captura do navio ou de pessoas a bordo;
3. violação de cargas, equipamentos ou sistemas essenciais do navio ou de suas provisões;
4. acesso ou uso não autorizado, incluindo a presença de clandestinos;

5. tráfico de equipamentos ou armas, incluindo armas de destruição em massa;
6. utilização do navio para transportar pessoas cuja intenção é causar um incidente de proteção e/ou seus equipamentos;
7. utilização do próprio navio como arma ou como meio de causar dano ou destruição;
8. ataques vindos do mar enquanto o navio estiver atracado ou fundeado; e
9. ataques enquanto o navio estiver no mar.

**8.10.** A Avaliação de Proteção do Navio deve levar em consideração todas as possíveis vulnerabilidades, as quais podem incluir:

1. conflitos entre as medidas de proteção e segurança;
2. conflitos entre os deveres de bordo e as tarefas relativas à proteção;
3. serviço de quarto, número de pessoal de bordo, particularmente no que se refere às implicações acarretadas pela fadiga, estado de alerta e desempenho da tripulação;
4. quaisquer deficiências identificadas no treinamento de proteção; e
5. quaisquer sistemas e equipamentos, incluindo os sistemas de comunicação.

**8.11.** Os Funcionários de proteção da companhia e os Oficiais de Proteção do Navio devem sempre considerar o efeito que as medidas de proteção podem ter sobre o pessoal de bordo que permanecerá a bordo por períodos longos. Quando as medidas de proteção forem elaboradas, deve-se considerar particularmente a comodidade, o conforto e a privacidade do pessoal de bordo e sua capacidade de manter a eficiência por períodos longos.

**8.12.** Ao término da Avaliação de Proteção do Navio, um relatório deverá ser preparado, o qual consistirá em um resumo da maneira em que foi realizada a avaliação, uma descrição de cada ponto vulnerável encontrado durante a avaliação e uma descrição das contramedidas que poderão ser utilizadas para tratar cada ponto vulnerável. O relatório deverá ser protegido contra o acesso ou divulgação não autorizada.

**8.13.** No caso em que a Avaliação de Proteção do Navio não tenha sido realizada pela Companhia, o relatório sobre a Avaliação de Proteção do Navio deve ser revisado e aceito pelo Funcionário de proteção da companhia.

**Vistoria de Proteção a bordo**

**8.14.** A vistoria de proteção a bordo é parte integrante de uma Avaliação de Proteção do Navio. A vistoria de proteção a bordo deve examinar e avaliar as medidas, procedimentos e operações de proteção existentes a bordo para:

1. assegurar o desempenho de todos os deveres relativos a proteção do navio;
2. monitorar as áreas restritas visando garantir o acesso somente de pessoas autorizadas;
3. controlar o acesso ao navio, inclusive por meio dos sistemas de identificação;
4. monitorar as áreas de convés e áreas circunvizinhas do navio;
5. controlar o embarque das pessoas e seus pertences (bagagens acompanhadas ou desacompanhadas e os objetos pessoais do pessoal de bordo);
6. supervisionar o manuseio da carga e o fornecimento das provisões do navio; e
7. assegurar que comunicações, informações, e equipamentos relativos à proteção do navio estejam prontamente disponíveis.

## 9. PLANO DE PROTEÇÃO DO NAVIO

**Disposições Gerais**

**9.1.** O Funcionário de proteção da companhia (CSO) deve garantir que um Plano de Proteção do Navio (SSP) seja elaborado e submetido para aprovação. O conteúdo de cada SSP deve variar de acordo com o tipo de navio coberto. A Avaliação de Proteção do Navio (SSA) terá identificado aspectos específicos do navio e as ameaças e vulnerabilidades potenciais. A preparação do SSP exigirá que estes aspectos sejam tratados detalhadamente. As Administrações poderão fornecer orientação quanto à preparação e o conteúdo de um SSP.

**9.2.** Todos os SSPs devem:

1. detalhar a estrutura organizacional de proteção para o navio;
2. detalhar o relacionamento entre o navio e a Companhia, instalações portuárias, outros navios e as autoridades relevantes com responsabilidades relativas à proteção;

3. detalhar os sistemas de comunicações que permitam a comunicação contínua e eficaz dentro do navio e entre o navio e outros, inclusive com as instalações portuárias;
4. detalhar medidas de proteção básicas para o nível 1 de proteção, tanto operacionais quanto físicas, as quais sempre estarão em vigor.
5. detalhar as medidas adicionais que permitirão ao navio passar sem demora para o nível 2 de proteção e, conforme necessário, para o nível 3;
6. prever a revisão regular, ou a auditoria, do SSP e emendas ao mesmo em resposta à experiência ou mudanças nas circunstâncias; e
7. reportar os procedimentos aos pontos de contato apropriados dos Governos Contratantes.

**9.3.** A preparação de um SSP eficaz deve basear-se na avaliação completa de todas as questões relacionadas com a proteção do navio, incluindo, particularmente, uma apreciação plena das características físicas e operacionais, incluindo os tipos de viagem, de um determinado navio.

**9.4.** Todos os SSPs devem ser aprovados pela Administração ou em seu nome. Caso uma Administração utilize uma Organização de Proteção Reconhecida (RSO) para revisar ou aprovar um SSP, a RSO não deve estar associada a qualquer outra RSO que tenha preparado ou auxiliado na preparação do plano.

**9.5.** Os CSO e os Oficiais de Proteção do Navio (SSO) devem elaborar procedimentos para:

1. avaliar a eficácia constante do SSP; e
2. preparar emendas ao plano subseqüentes à sua aprovação.

**9.6.** As medidas de proteção contidas no SSP devem estar em operação quando a verificação inicial de cumprimento com os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A do Código for realizada. Caso contrário, o processo de emissão do Certificado Internacional de Proteção do Navio não poderá ter prosseguimento. Caso ocorra, subseqüentemente, uma falha nos sistemas ou equipamentos de proteção do navio, ou a suspensão de uma medida de proteção, por qualquer que seja o motivo, medidas de proteção temporárias equivalentes, devem ser adotadas, notificadas à Administração e acordadas pela mesma.

**Organização e desempenho dos deveres relativos à proteção do navio**

**9.7.** Além da orientação fornecida na seção 9.2, o SSP deve estabelecer o seguinte, com relação a todos os níveis de proteção:

1. os deveres e responsabilidades de todo o pessoal de bordo que desempenhe uma função relativa à proteção;
2. os procedimentos e salvaguardas necessários para permitir a manutenção permanente da comunicação contínua ;
3. os procedimentos necessários para avaliar a eficácia constante dos procedimentos de proteção e de quaisquer sistemas e equipamentos de proteção e vigilância, incluindo procedimentos para a identificação e resposta a falhas ou mal funcionamento de sistemas ou equipamentos;
4. os procedimentos e práticas para proteger informações sensíveis sobre proteção mantidas em papel ou em formato eletrônico;
5. os tipos e os requisitos de manutenção dos equipamentos de proteção e vigilância, se houver;
6. os procedimentos para garantir a apresentação oportuna, e a avaliação, dos relatórios relacionados a possíveis violações de proteção ou preocupações a este respeito; e
7. os procedimentos para estabelecer, manter e atualizar um inventário de qualquer mercadoria perigosa ou de substâncias nocivas transportadas a bordo, incluindo a sua localização.

**9.8.** O restante desta seção trata especificamente das medidas de proteção que podem ser tomadas em cada nível de proteção, abrangendo:

1. o acesso ao navio pelo pessoal de bordo, passageiros, visitantes, etc.
2. as áreas restritas no navio;
3. o manuseio da carga;
4. a entrega de provisões do navio;
5. o manuseio de bagagem desacompanhada; e
6. o monitoração da proteção do navio.

**Acesso ao navio**

**9.9.** O SSP deve estabelecer as medidas de proteção cobrindo todos os meios de acesso ao navio identificados na Avaliação de Proteção do Navio. Isto deve incluir:

1. as escadas de acesso;
2. os portalós;
3. as rampas de acesso;
4. as portas de acesso, escantilhões laterais, janelas e portinholas ;
5. os cabos de amarração e correntes de fundeio; e
6. os guindastes e aparelhos de suspensão;

**9.10.** Para cada um desses meios, o SSP deve identificar o local apropriado onde as restrições ou proibições de acesso serão aplicadas para cada um dos níveis de proteção. Para cada nível de proteção, o SSP deve estabelecer o tipo de restrição ou proibição a ser aplicado e os meios para o fazer cumprir.

**9.11.** O SSP deve estabelecer, para cada nível de proteção, os meios de identificação requeridos para permitir o acesso ao navio e para que indivíduos possam permanecer a bordo sem serem questionados, o que poderá envolver a elaboração de um sistema apropriado de identificação que conceda identificações temporárias ou permanentes, para o pessoal de bordo e visitantes, respectivamente. Qualquer sistema de identificação do navio deve, quando for praticável, ser coordenado com o sistema aplicado às instalações do porto. Os passageiros devem poder provar a identidade mediante seus passes de bordo, passagens, etc, porém não deverão ter permissão para acessar as áreas restritas sem supervisão. O SSP deve estabelecer disposições para garantir que os sistemas de identificação sejam constantemente atualizados, e que os abusos de procedimentos estejam sujeitos à ação disciplinar.

**9.12.** As pessoas que não quiserem ou não puderem provar sua identidade e/ou confirmar o propósito de sua visita quando solicitadas não devem ser autorizadas para acessar o navio e a tentativa de acesso deverá ser reportada, conforme apropriado, ao SSO, ao CSO, ao PFSO e às autoridades locais e nacionais responsáveis pela proteção.

**9.13.** O SSP deve estabelecer a freqüência da aplicação de quaisquer controles de acesso, particularmente se forem aplicadas aleatória ou ocasionalmente.

***Nível 1 de Proteção***

**9.14.** No nível 1 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção para controlar o acesso ao navio, caso em que se poderá aplicar o seguinte:

1. a verificação da identidade de todas as pessoas que tentem subir a bordo do navio e a confirmação das razões pelas quais o fazem,

verificando, por exemplo, as instruções de embarque, as passagens e passes de bordo dos passageiros, ordens de serviço, etc;

2. juntamente com a instalação portuária, o navio deve assegurar que áreas designadas como seguras sejam estabelecidas, onde poderão ser realizadas inspeções e revistas de pessoas, bagagem (incluindo bagagem de mão), objetos pessoais, veículos e seu conteúdo.
3. juntamente com a instalação portuária, o navio deve assegurar que os veículos destinados a embarque em navios transportadores de veículos, navios ro-ro e outros navios de passageiros, estejam sujeitos a busca anterior ao embarque, de acordo com a freqüência exigida pelo SSP;
4. a separação das pessoas revistadas e seus objetos pessoais das pessoas ainda não revistadas e seus pertences pessoais;
5. a separação dos passageiros que estejam embarcando dos que estejam desembarcando;
6. a identificação dos pontos de acesso que devem ser protegidos ou guarnecidos para impedir o acesso não autorizado;
7. a proteção, por meio de travas ou outros meios, do acesso a áreas com espaços desguarnecidos, as quais os passageiros e visitantes tenham acesso; e
8. fornecer instruções sobre proteção a todo o pessoal de bordo quanto às possíveis ameaças, os procedimentos para reportar pessoas, objetos ou atividades suspeitas, e a necessidade de vigilância.

**9.15.** Para o nível 1 de proteção, todas as pessoas que queiram subir a bordo deverão estar sujeitas a serem revistadas. A freqüência de tais revistas, inclusive de revistas aleatórias, deve ser estipulada no SSP e ser especificamente aprovada pela Administração. Tais revistas serão melhor realizadas pela instalação portuária em cooperação direta com o navio e próximo a ele. A menos que haja motivos claros relacionados à proteção para tal, os membros do pessoal de bordo não deverão ser obrigados a revistar os seus colegas ou seus pertences pessoais. Qualquer revista nesse sentido deverá ser realizada de maneira a considerar integralmente os direitos humanos de cada indivíduo e a preservação da dignidade humana básica.

***Nível 2 de Proteção***

**9.16.** Para o nível 2 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção aplicáveis para proteger contra um risco elevado decorrente de um incidente de proteção, de modo a assegurar a vigilância mais alta e o controle mais rígido, as quais poderão incluir:

1. a designação de pessoal adicional para a patrulhar as áreas do convés durante as horas de silêncio para impedir o acesso não autorizado ;

2. a limitação do número de pontos de acesso ao navio, identificando aqueles a serem fechados e os meios para trancá-los adequadamente.
3. o impedimento ao acesso ao navio por mar, através, por exemplo, do fornecimento, em conjunto com a instalação portuária, de barcos de patrulha;
4. o estabelecimento de áreas restritas na parte do navio com acesso por terra, em cooperação direta com a instalação portuária;
5. o aumento da freqüência e da minúcia nas revistas de pessoas, seus pertences, e os veículos sendo embarcados ou carregados no navio;
6. o acompanhamento de visitantes ao navio;
7. o fornecimento de instruções específicas e adicionais sobre proteção a todo o pessoal de bordo quanto a quaisquer ameaças identificadas, re-enfatizando os procedimentos para reportar pessoas, objetos, ou atividades suspeitas e reforçando a necessidade do aumento de vigilância; e
8. a realização de uma busca completa ou parcial do navio.

***Nível 3 de Proteção***

**9.17.** Para o nível 3 de proteção, o navio deve cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O SSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelo navio, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com a instalação portuária, as quais podem incluir:

1. limitar o acesso a um ponto de acesso único e controlado;
2. permitir o acesso somente àqueles responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção;
3. o direcionamento das pessoas a bordo;
4. a suspensão do embarque ou desembarque;
5. a suspensão das operações de manuseio da carga, entregas, etc;
6. a evacuação do navio;
7. o movimento do navio; e
8. a preparação para efetuar a busca completa ou parcial do navio.

**Áreas restritas no navio**

**9.18.** O SSP deve identificar as áreas restritas a serem estabelecidas no navio, especificar sua extensão, períodos de aplicação, medidas de proteção a

serem tomadas para controlar o acesso a elas e aquelas a serem tomadas para controlar as atividades dentro delas. O propósito das áreas restritas é:

1. impedir o acesso não autorizado;
2. proteger os passageiros, o pessoal de bordo, e o pessoal da instalação portuária ou outras agências autorizadas a subir a bordo do navio;
3. proteger as áreas de proteção sensíveis dentro do navio; e
4. proteger a carga e as provisões do navio de qualquer violação.

**9.19.** O SSP deve assegurar que haja programas e práticas claramente estabelecidos para controlar o acesso a todas as áreas restritas.

**9.20.** O SSP deve estabelecer que todas as áreas restritas devem claramente indicar que o acesso àquela área é restrito e que a presença não autorizada naquela área constitui uma violação de proteção.

**9.21.** As áreas restritas podem incluir:

1. o passadiço, os espaços de máquinas de categoria A e outras estações de controle, conforme definido no capítulo II-2;
2. os espaços contendo os equipamentos e sistemas de proteção e vigilância e seus controles, e o controle dos sistemas de iluminação;
3. sistemas de ventilação e ar-condicionado e outros espaços similares;
4. os espaços com acesso aos tanques de água potável, bombas e ubulações;
5. os espaços contendo mercadorias perigosas ou substâncias nocivas;
6. os espaços contendo as bombas de carga e seus controles;
7. os espaços de carga e espaços contendo as provisões do navio;
8. o alojamento da tripulação; e
9. quaisquer outras áreas, conforme determinadas pelo CSO, através da SSA, às quais o acesso deva ser restrito para se manter a proteção do navio.

***Nível 1 de Proteção***

**9.22.** Para o nível 1 de proteção, o SSP deve estabelecer medidas de proteção aplicáveis às áreas restritas, podendo incluir:

1. a trava ou fechamento dos pontos de acesso;
2. o uso de equipamento de vigilância para monitorar as áreas;
3. a utilização de vigias e patrulhas; e
4. a utilização de dispositivos automáticos de detecção de intrusão para alertar o pessoal de bordo sobre o acesso não autorizado.

***Nível 2 de Proteção***

**9.23.** Para o nível 2 de proteção, a freqüência e a intensidade da monitoração e controle do acesso às áreas restritas devem ser aumentadas de forma a assegurar que somente as pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas. O SSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais aplicáveis, podendo incluir:

1. o estabelecimento de áreas restritas adjacentes aos pontos de acesso;
2. a monitoração contínua de equipamentos de vigilância; e
3. designação de pessoal adicional para vigiar e patrulhar as áreas restritas.

***Nível 3 de Proteção***

**9.24.** Para o nível 3 de proteção, o navio deve cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O SSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelo navio, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com a instalação portuária, podendo-se incluir:

1. o estabelecimento de áreas restritas adicionais no navio, na proximidade do incidente de proteção, ou no local em que se acredite que haja uma ameaça de proteção, ao qual o acesso é negado; e
2. a busca em áreas restritas como parte da busca no navio.

**Manuseio da carga**

**9.25.** As medidas de proteção relacionadas ao manuseio da carga devem:

1. impedir a violação; e
2. prevenir que cargas não destinadas ao transporte sejam aceitas e armazenadas a bordo.

**9.26.** As medidas de proteção, algumas das quais poderão ser aplicadas em conjunto com a instalação portuária, devem incluir procedimentos para o controle de inventário nos pontos de acesso ao navio. Uma vez a bordo, a carga deve ser identificada como tendo sido aprovada para o embarque no navio. Ademais, as medidas de proteção devem ser elaboradas de forma a garantir que a carga, uma vez a bordo, não sofra violações.

***Nível 1 de Proteção***

**9.27.** Para o nível 1 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção aplicáveis durante o manuseio da carga, podendo incluir:

1. a verificação rotineira da carga, das unidades de transporte e espaços de carga antes e durante as operações de manuseio da carga;
2. a verificação para garantir que o carregamento feito coincide com a documentação da carga;
3. a garantia, em cooperação com a instalação portuária, de que os veículos a serem embarcados a bordo dos navios transportadores de veículos, navios de passageiros e ro-ro, serão revistados antes do embarque, de acordo com a freqüência exigida pelo SSP; e
4. a verificação dos lacres ou de outros métodos utilizados para a prevenção de violação.

**9.28.** A verificação da carga poderá ser realizada pelos seguintes meios:

1. inspeção visual e física; e
2. uso de equipamento de detecção/escaneamento, dispositivos mecânicos, ou cães.

**9.29.** Quando houver movimento regular ou repetido da carga, o CSO ou o SSO pode, em consulta com a instalação portuária, acordar arranjos com os agentes de embarque ou outros responsáveis por tal carga, cobrindo a verificação, lacre, programação, documentação de apoio, etc, fora do local. Esses arranjos devem ser comunicados e acordados com o PFSO envolvido.

***Nível 2 de Proteção***

**9.30.** Para o nível 2 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais aplicáveis durante o manuseio da carga, podendo incluir:

1. verificação detalhada da carga, das unidades de transporte e espaços de carga;

2. verificação intensificada para assegurar que somente a carga pretendida é embarcada;
3. revista intensificada de veículos a serem embarcados em navios transportadores de carros, navios de passageiros e ro-ro; e
4. o aumento da freqüência e do detalhamento na verificação de lacres ou outros métodos utilizados para prevenir a violação.

**9.31.** A verificação detalhada da carga pode ser realizada pelos seguintes meios:

1. o aumento da freqüência e do detalhamento na verificação física e visual;
2. o aumento da freqüência do uso de equipamento de detecção/escaneamento, dispositivos mecânicos, ou cães; e
3. coordenação intensificada das medidas de proteção com o agente de embarque ou outra parte responsável, conforme os procedimentos e acordos estabelecidos.

***Nível 3 de Proteção***

**9.32.** Para o nível 3 de proteção, o navio deve cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O SSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelo navio, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com a instalação portuária, podendo incluir:

1. suspensão do carregamento ou descarregamento da carga; e
2. verificação do inventário de mercadorias perigosas e substâncias nocivas transportadas a bordo, caso houver, e sua localização.

**Entrega das provisões do navio**

**9.33.** As medidas de proteção relativas a entrega das provisões do navio devem:

1. assegurar a verificação das provisões do navio e a integridade das embalagens;
2. impedir que as provisões do navio sejam aceitas sem inspeção;
3. prevenir a sua adulteração; e
4. impedir que as provisões do navio sejam aceitas exceto sob ordem.

**9.34.** Para navios que utilizem as instalações portuárias regularmente, pode ser apropriado estabelecer procedimentos envolvendo o navio, seus fornecedores e a instalação portuária, cobrindo notificação e horário das entregas e sua documentação. Deve sempre haver meios de confirmar que as provisões apresentadas para entrega estão acompanhadas de provas de que estas foram encomendadas pelo navio.

***Nível 1 de Proteção***

**9.35.** No nível 1 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas durante a entrega das provisões do navio,as quais podem incluir:

1. verificação a fim de assegurar que as provisões estão de acordo com o pedido antes do seu carregamento a bordo; e
2. assegurar a armazenagem imediata e segura das provisões do navios.

***Nível 2 de Proteção***

**9.36.** No nível 2 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas adicionais a serem aplicadas durante a entrega das provisões do navio através do exercício de verificações antes do recebimento das provisões a bordo do navio e da intensificação das inspeções.

***Nível 3 de Proteção***

**9.37.** No nível 3 de proteção, o navio deve cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O SSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelo navio, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com a instalação portuária, podendo incluir:

1. submissão das provisões do navio a verificações mais extensas;
2. preparação para a restrição ou suspensão do manuseio das provisões do navio; e
3. recusa em aceitar as provisões do navio a bordo.

**Manuseio de bagagem desacompanhada**

**9.38.** O SSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas a fim de garantir que bagagens desacompanhadas (i.e. qualquer bagagem, incluindo objetos pessoais, que não esteja com o passageiro ou membro do pessoal do

navio no local de inspeção ou revista) sejam identificadas e submetidas a verificações, incluindo revistas, antes de serem aceitas a bordo do navio. Não está previsto que tais bagagens sejam inspecionadas tanto pelo navio quanto pelas instalações portuárias e, nos casos, em que ambos estejam equipados adequadamente para fazê-lo, a responsabilidade pela inspeção deve ser atribuída à instalação portuária. A cooperação direta com as instalações portuárias é essencial devendo ser tomadas as medidas adequadas a fim de assegurar que as bagagens desacompanhadas sejam manuseadas de modo seguro após a inspeção.

***Nível 1 de Proteção***

**9.39.** No nível 1 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas ao se manusear bagagens desacompanhadas a fim de assegurar que as bagagens desacompanhadas sejam verificadas ou revistadas até 100 por cento, o que poderá incluir o uso de verificações através de raio-X.

***Nível 2 de Proteção***

**9.40.** No nível 2 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas adicionais de proteção a serem aplicadas ao se manusear bagagens desacompanhadas, as quais devem incluir o uso de verificações através de raio-X em 100 por cento de todas as bagagens desacompanhadas.

***Nível 3 de Proteção***

**9.41.** No nível 3 de proteção, o navio deve cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O SSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelo navio, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com a instalação portuária, podendo incluir:

1. submissão de tais bagagens a verificações mais extensas, por exemplo, passando-as pelo raio-X por pelos dois ângulos diferentes;
2. preparação para a restrição ou suspensão do manuseio das bagagens desacompanhadas; e
3. recusa em aceitar bagagens desacompanhadas a bordo do navio.

**Monitoramento da Proteção do Navio**

**9.42.** O navio deve ter a capacidade de monitorar o navio, as áreas de acesso restrito a bordo e as áreas ao redor do navio. Tal capacidade de monitoramento poderá incluir o uso de:

1. iluminação;
2. vigias, guardas de segurança e vigilância nos conveses, incluindo patrulhamento; e
3. dispositivos automáticos de detecção de intrusos e equipamentos de vigilância.

**9.43.** Quando utilizados, os dispositivos automáticos de detecção de intrusos devem ativar um alarme audível e/ou visual em um local que seja permanentemente guarnecido ou monitorado.

**9.44.** O SSP deve estabelecer os procedimentos e equipamentos necessários para cada nível de proteção e os meios para garantir que os equipamentos de monitoramento poderão estar constantemente em operação, incluindo a consideração dos possíveis efeitos das condições climáticas ou de interrupções no fornecimento de energia.

***Nível 1 de Proteção***

**9.45.** No nível 1 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas de proteção apropriadas a serem aplicadas, as quais poderão ser uma combinação do uso de iluminação, vigiais, guardas ou o uso de equipamentos de proteção e vigilância para permitir que os pessoal do navio responsável pela proteção observe o navio em geral, e as barreiras e áreas de acesso restrito em particular.

**9.46.** O convés do navio e os pontos de acesso ao navio devem ser iluminados durante os períodos de escuridão e os períodos de baixa visibilidade ao executar atividades de interface navio/porto ou quanto estiver em uma instalação portuária ou ancoradouro, conforme necessário. Enquanto estiver navegando, quando necessário, os navios devem usar o máximo de iluminação disponível consistente com a segurança da navegação, levando em conta as disposições dos Regulamentos Internacionais para a Prevenção de Colisões no Mar em vigor. Ao estabelecer o nível adequado e o local de iluminação, deve- se levar em consideração o seguinte:

1. o pessoal do navio deve ser capaz de detectar atividades fora do navio, tanto em terra quanto na água;
2. a cobertura deve incluir a área dentro e em volta do navio;
3. a cobertura deve facilitar a identificação de pessoal nos pontos de acesso; e
4. a cobertura poderá ser fornecida através de coordenação com as instalações portuárias.

***Nível 2 de Proteção***

**9.47.** No nível 2 de proteção, o SSP deve estabelecer as medidas adicionais de proteção a serem aplicadas para reforçar a capacidade de monitoramento e vigilância, as quais poderão incluir:

1. aumentar a freqüência e o detalhamento das patrulhas de proteção;
2. aumentar o alcance e intensidade da iluminação ou o uso de equipamentos de proteção e vigilância;
3. designação de pessoal adicional como vigias; e
4. assegurar a coordenação com barcos de patrulha da água e com patrulhas a pé ou motorizadas em terra, quando houver.

**9.48.** A iluminação adicional pode ser necessária para proteger contra um risco elevado de um incidente de proteção. Quando necessário, os requisitos adicionais de iluminação poderão ser cumpridos através de coordenação com a instalação portuária para que esta forneça iluminação adicional em terra.

***Nível 3 de Proteção***

**9.49.** No nível 3 de proteção, o navio deve cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O SSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelo navio, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com a instalação portuária, as quais poderão incluir:

1. acender todas as luzes do navio ou iluminar as áreas vizinhas ao navio;
2. ligar todos os equipamentos de vigilância a bordo do navio capazes de gravar atividades no navio ou nas áreas vizinhas ao navio;
3. maximizar o período de tempo durante o qual tal equipamento de vigilância pode continuar a gravar;
4. preparações para inspeções do casco do navio debaixo da água; e
5. início de medidas, incluindo a baixa rotação dos hélices do navio, caso praticável, a fim de impedir o acesso ao casco do navio debaixo da água.

**Diferentes níveis de proteção**

**9.50.** O SSP deve estabelecer os detalhes dos procedimentos e medidas de proteção que o navio pode adotar caso o navio esteja operando em um nível de proteção mais alto do que o aplicável a uma instalação portuária.

**Atividades não cobertas pelo Código**

**9.51.** O SSP deve estabelecer os detalhes dos procedimentos e medidas de proteção que o navio deve aplicar quando:

1. estiver no porto de um Estado que não seja um Governo Contratante;
2. estiver realizando uma interface com um navio ao qual este Código não se aplica[7];
3. estiver realizando uma interface com plataformas fixas ou flutuantes ou com uma unidade móvel de perfuração no local; ou
4. estiver realizando uma interface com um porto ou uma instalação portuária a qual não é obrigada a cumprir com as disposições do capítulo XI-2 e da Parte A deste Código.

**Declarações de proteção (DoS)**

**9.52.** O SSP deve especificar como se deverá lidar com pedidos de DoS de uma instalação portuária e as circunstâncias nas quais o navio deve solicitar uma DoS.

**Auditoria e revisão**

**9.53.** O SSP deve estabelecer como o CSO e o SSO pretendem auditorar a constante eficácia do SSP e os procedimentos a serem seguidos para revisar, atualizar ou emendar o SSP.

## 10. REGISTROS

**10.1.** Os registros devem ser disponibilizados a funcionários dos Governos Contratantes devidamente autorizados a verificar se as disposições dos planos de proteção do navio estão sendo implementadas.

**10.2.** Os registros podem ser mantidos em qualquer formato, mas devem ser protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizada.

---

[7] Referir-se a outros trabalhos da Organização Marítima Internacional relativos à Intensificação da proteção marítima e ao Estabelecimento de medidas apropriadas para intensificar a proteção de navios, instalações portuárias, unidades móveis de perfuração ao largo da costa , quando posicionadas, e plataformas fixas e flutuantes não cobertas pelo capítulo XI-2 da Convenção SOLAS de 1974, adotada pela Conferência sobre Proteção Marítima através das resoluções 3 e 7 respectivamente.

## 11. FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DA COMPANHIA

*Diretrizes relevantes são fornecidas nas seções 8, 9 e 13*

## 12. OFICIAL DE PROTEÇÃO DO NAVIO

*Diretrizes relevantes são fornecidas nas seções 8,9 e 13.*

## 13. TREINAMENTO, SIMULAÇÕES E EXERCÍCIOS SOBRE PROTEÇÃO DO NAVIO

### Treinamento

**13.1.** O Funcionário de proteção da companhia (CSO) e o pessoal apropriado de terra da Companhia, e o Oficial de Proteção do Navio (SSO) devem ter conhecimento dos seguintes pontos, ou receber treinamento sobre alguns ou todos esses, conforme apropriado:

1. administração de questões de proteção;
2. convenções, códigos e recomendações internacionais relevantes;
3. legislação e regulamentos governamentais relevantes;
4. responsabilidades e funções de outras organizações de proteção;
5. metodologia de avaliação da proteção do navio;
6. métodos de vistorias e inspeções da proteção do navio;
7. operações e condições do navio e do porto;
8. medidas de proteção do navio e das instalações portuárias;
9. preparo e resposta para situações de emergência e planos de contingência;
10. técnicas de instruções para treinamento e educação em proteção, incluindo medidas e procedimentos de proteção;
11. utilização de informações sensíveis relacionadas com a proteção e comunicações relativas à proteção;
12. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
13. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
14. reconhecimento, de caráter não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
15. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;

16. equipamentos e sistemas de proteção e suas limitações operacionais;
17. métodos para realização de auditorias, inspeções, controle e monitoramento;
18. métodos de revista física e inspeções de caráter não intrusivo;
19. simulações e exercícios de proteção, incluindo treinamento e exercícios com instalações portuárias; e
20. avaliação das simulações e exercícios de proteção.

**13.2.** Ademais, o SSO deve ter o conhecimento adequado dos seguintes pontos e receber treinamento em alguns ou todos esses, conforme apropriado:

1. a planta do navio;
2. o plano de proteção do navio e os procedimentos a ele relacionados (incluindo treinamento, com base em situações potenciais, sobre como responder);
3. gestão de multidões e técnicas de controle;
4. operações de sistemas e equipamentos de proteção; e
5. teste, calibração e manutenção dos sistemas e equipamentos de proteção enquanto o navio estiver no mar.

**13.3.** O pessoal de bordo do navio com deveres específicos relacionados à proteção deve ter conhecimento suficiente e capacidade de executar as tarefas a ele atribuída, incluindo, conforme apropriado:

1. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
2. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
3. reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
4. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;
5. gestão de multidões e técnicas de controle;
6. comunicações relacionadas à proteção;
7. conhecimento dos procedimentos de emergência e planos de contingência;
8. operações dos sistemas e equipamentos de proteção;
9. teste, calibração e manutenção dos sistemas e equipamentos de proteção enquanto o navio estiver no mar.
10. técnicas de inspeção, controle e monitoramento; e
11. métodos de revista física de pessoas, objetos pessoais, bagagem, carga e provisões do navio.

**13.4.** Todo o outro pessoal do navio deve ter conhecimento suficiente e estar familiarizado com as disposições relevantes do SSP, incluindo:

1. o significado e conseqüentes requisitos dos diferentes níveis de proteção;
2. conhecimento dos procedimentos de emergência e planos de contingência;
3. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
4. reconhecimento, de caráter não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção; e
5. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção.

**Simulações e exercícios**

**13.5.** O objetivo das simulações e exercícios é garantir que o pessoal de bordo do navio tenha competência para desempenhar todos os deveres atribuídos a eles em todos os níveis de proteção e na identificação de quaisquer falhas relacionadas à proteção que precisem ser resolvidas.

**13.6.** A fim de assegurar a implementação eficaz das disposições do plano de proteção do navio, as simulações devem ser executadas pelo menos uma vez a cada três meses. Ademais, nos casos em que mais de 25 por cento do pessoal do navio tenha mudado, em um determinado momento, com pessoal que não tenha participado anteriormente de nenhuma simulação naquele navio nos últimos 3 meses, uma simulação deve ser realizada dentro de uma semana da ocorrência da mudança de pessoal. Estas simulações devem testar elementos individuais do plano, tais como as ameaças à proteção listadas no parágrafo 8.9.

**13.7.** Vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação dos funcionários de proteção da companhia, funcionários de proteção das instalações portuárias, autoridades relevantes dos Governos Contratantes, assim como de oficiais de proteção do navio, caso disponíveis, devem ser realizados pelo menos uma vez por ano com um intervalo não superior a 18 meses entre os exercícios. Estes exercícios devem testar as comunicações, coordenação, disponibilidade de recursos e resposta. Estes exercícios podem ser:

1. em escala real ou ao vivo;
2. simulação estática em modelo ou seminários; ou

3. combinados com outros exercícios, tais como exercícios de busca e salvamento ou exercícios de resposta a situações de emergência.

**13.8.** A participação da Companhia em um exercício com outro Governo Contratante deve ser reconhecida pela Administração.

## 14. PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

*Diretrizes relevantes são fornecidas nas seções 15, 16 e 18*

## 15. AVALIAÇÃO DA PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

### Disposições Gerais

**15.1.** A Avaliação da Proteção das Instalações Portuárias (PFSA)) poderá ser realizada por uma Organização de Proteção Reconhecida (RSO). Não obstante, a aprovação de uma PFSA completa só poderá ser feita pelo Governo Contratante pertinente.

**15.2.** Caso um Governo Contratante use uma RSO para revisar ou verificar o cumprimento da PFSA, a RSO não deve estar associada a nenhuma outra RSO que tenha preparado ou auxiliado na preparação daquela avaliação.

**15.3.** Uma PFSA deve cobrir os seguintes elementos dentro das instalações portuárias:

1. proteção física;
2. integridade estrutural;
3. sistemas de proteção de pessoal;
4. programas de procedimentos;
5. sistemas de rádio e de telecomunicações, incluindo sistemas e redes de informática;
6. infraestrutura de transporte relevante;
7. utilidades públicas; e
8. outros elementos que possam, caso danificados ou utilizados para observação ilícita, apresentar um risco a pessoas, propriedade ou operações dentro da instalação portuária.

**15.4.** As pessoas envolvidas em uma PFSA devem poder recorrer à assistência de especialistas com relação a :

1. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
2. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
3. reconhecimento, de caráter não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
4. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;
5. métodos utilizados para causar um incidente de proteção;
6. efeitos de explosivos nas estruturas e serviços das instalações portuárias;
7. proteção das instalações portuárias;
8. práticas comerciais no porto;
9. planejamento de contingência, preparo e resposta para situações de emergência;
10. medidas físicas de proteção, por exemplo, cercas;
11. sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo sistemas e redes de informática;
12. engenharia civil e de tráfego; e
13. operações do navio e do porto.

**Identificação e avaliação da infraestrutura e bens móveis os quais é importante proteger**

**15.5.** A identificação e avaliação da infraestrutura e bens móveis importantes é um processo através do qual pode-se estabelecer a importância relativa das estruturas e instalações para o funcionamento da instalação portuária. Este processo de identificação e avaliação é importante porque fornece uma base para a concentração de estratégias de atenuação do impacto naqueles bens móveis e estruturas os quais é mais importante proteger contra um incidente de proteção. Este processo deve levar em conta a perda potencial de vidas, a importância econômica do porto, seu valor simbólico e a presença de instalações governamentais.

**15.6.** A identificação e avaliação de bens móveis e infraestrutura deve ser usada para priorizar sua importância relativa para a proteção. O objetivo principal deve ser evitar mortes e lesões corporais. Também é importante considerar se a instalação portuária, estrutura ou planta pode continuar a operar sem tais bens e quão rapidamente pode-se re-estabelecer o seu funcionamento normal.

**15.7.** Os bens móveis e infraestrutura que devem ser considerados como importantes para proteger podem incluir:

1. áreas de acesso, entradas, aproximações, ancoragem, manobras e atracação;
2. instalações de cargas, terminais, áreas de armazenagem e equipamentos para manuseio de cargas;
3. sistemas, tais como sistemas de distribuição elétrica, sistemas de rádio e telecomunicações e sistemas e redes de informática;
4. sistemas de gestão de tráfego de navios no porto e sistemas de auxílio à navegação;
5. instalação de energia, tubulação de transferência de cargas e abastecimento de água;
6. pontes, ferrovias estradas;
7. embarcações de serviços portuários, incluindo embarcações de praticagem, rebocadores, chatas, etc ; e
8. sistemas e equipamentos de proteção e vigilância; e
9. águas adjacentes às instalações portuárias.

**15.8.** A identificação clara de bens móveis e infraestrutura é essencial para a avaliação dos requisitos de proteção das instalações portuárias e para a priorização de medidas de proteção e de decisões relativas à designação de recursos para melhor proteger as instalações portuárias. O processo pode envolver consultas com as autoridades relevantes com relação a estruturas adjacentes às instalações portuárias as quais poderiam causar danos dentro das instalações ou serem utilizadas para causar danos às instalações, para observação ilícita das instalações ou para desviar a atenção.

**Identificação das possíveis ameaças aos bens móveis e infraestrutura e da probabilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção**

**15.9.** Possíveis atos que possam ameaçar a proteção de bens móveis e infraestrutura e os métodos utilizados para sua execução devem ser identificados para avaliar a vulnerabilidade de um determinado bem móvel ou local em relação a um incidente de proteção e para estabelecer e priorizar os requisitos de proteção a fim de permitir o planejamento e a alocação de recursos. A identificação e avaliação de cada ato potencial e do método utilizado para executá-lo deve ser baseada em vários fatores, incluindo avaliações de ameaças por organizações Governamentais. Ao identificar e avaliar as ameaças, aqueles que realizam a avaliação não precisam recorrer a projeções de piores cenários possíveis para orientar o planejamento e a alocação de recursos.

**15.10.** A PFSA deve incluir uma avaliação realizada em consulta com as organizações nacionais de proteção relevantes para determinar:

1. quaisquer aspectos particulares das instalações portuárias, incluindo o tráfego de navios que utilizam as instalações, os quais as tornam passíveis de serem alvos de um ataque;
2. as possíveis conseqüências de um ataque nas instalações portuárias em termos de perda de vidas, danos a propriedades, danos econômicos, incluindo interrupção dos sistemas de transporte.
3. a capacidade e intenções daqueles passíveis de planejar tal ataque; e
4. os possíveis tipos de ataques, realizando uma avaliação completa do nível de risco contra o qual as medidas de proteção têm que ser desenvolvidas.

**15.11.** A PFSA deve considerar todas as ameaças possíveis, as quais podem incluir os seguintes tipos de incidentes de proteção:

1. danos às instalações portuárias e aos navios ou destruição dos mesmos, por exemplo, através de explosivos, incêndio criminoso, sabotagem ou vandalismo;
2. seqüestro ou captura do navio ou de pessoas a bordo;
3. adulteração de cargas, sistemas ou equipamentos essenciais do navio ou de provisões do navio;
4. acesso ou uso não autorizado, incluindo a presença de clandestinos;
5. tráfico de armas ou equipamentos, incluindo armas de destruição em massa;
6. uso do navio para transportar pessoas que pretendem causar um incidente de proteção e seus equipamentos;
7. uso do navio em si como uma arma ou como um meio de causar danos ou destruição;
8. bloqueio; de entradas dos portos, comportas, aproximações,etc; e
9. ataque nuclear, biológico e químico.

**15.12.** O processo deve envolver consultas com as autoridades relevantes em relação a estruturas adjacentes às instalações portuárias que possam causar danos dentro das instalações ou serem utilizadas para causar danos às instalações ou para observação ilícita das instalações ou para desviar a atenção.

**Identificação, seleção e priorização de contramedidas e mudanças nos procedimentos e seu nível de eficácia na redução de vulnerabilidade**

**15.13.** A identificação e priorização de contramedidas tem o objetivo de assegurar que sejam empregadas as medidas de proteção mais eficazes para reduzir a

vulnerabilidade de uma instalação portuária ou da interface navio/porto a possíveis ataques.

**15.14.** As medidas de proteção devem ser selecionadas com base em fatores, tais como, se reduzem a probabilidade de um ataque, e devem ser avaliadas utilizando-se informações que incluam:

1. vistorias, inspeções e auditorias relacionadas à proteção;
2. consultas com proprietários e operadores de instalações portuárias e com proprietários/operadores de estruturas adjacentes, se apropriado;
3. informações relativas ao histórico de incidentes de proteção; e
4. operações dentro das instalações portuárias.

**Identificação de vulnerabilidades**

**15.15.** A identificação de vulnerabilidades em estruturas físicas, sistemas de proteção de pessoal, processos ou outras áreas que possam levar a um incidente de proteção pode ser usada para estabelecer opções para eliminar ou atenuar tais vulnerabilidades. Por exemplo, uma análise pode revelar vulnerabilidades nos sistemas de proteção das instalações portuárias ou infraestruturas não protegidas, tais como abastecimento de água, pontes, etc, que podem ser resolvidas através de medidas físicas, por exemplo, barreiras permanentes, alarmes, equipamentos de vigilância, etc.

**15.16.** A identificação de vulnerabilidades deve incluir a consideração de:

1. acesso às instalações portuárias por água e por terra e navios atracados nas instalações;
2. integridade estrutural dos ancoradouros, instalações e estruturas relacionadas;
3. medidas e procedimentos existentes de proteção, incluindo sistemas de identificação;
4. medidas e procedimentos existentes de proteção com relação a serviços portuários e empresas de utilidades públicas;
5. medidas para proteger equipamentos de rádio e de telecomunicações, serviços portuários e empresas de utilidades públicas, incluindo sistemas e redes de informática;
6. áreas adjacentes que possam ser exploradas durante ou para um ataque;
7. acordos existentes com companhias privadas de proteção que forneçam serviços de proteção em terra/na água;

8. quaisquer políticas conflitantes entre as medidas e procedimentos de segurança e proteção;
9. quaisquer conflitos entre as instalações portuárias e a atribuição de deveres relativos à proteção;
10. quaisquer limitações no tocante ao pessoal e à implementação;
11. quaisquer falhas identificadas durante os treinamentos e simulações; e
12. quaisquer falhas identificadas durante as operações rotineiras, após a ocorrência de incidentes ou alertas, relatórios de preocupações relativas à proteção, exercício de medidas de controle, auditorias, etc.

## 16. PLANO DE PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

### Disposições Gerais

**16.1.** A preparação do Plano de Proteção das Instalações Portuárias (PFSP)) é de responsabilidade do Funcionário de proteção das instalações portuárias (PFSO). Embora o PFSO não tenha necessariamente que executar pessoalmente todas as tarefas associadas ao seu cargo, a responsabilidade final por assegurar que estas sejam executadas adequadamente continua sendo do PFSO.

**16.2.** O conteúdo de cada PFSP deve variar dependendo das circunstâncias particulares da instalação portuária ou das instalações cobertas por ele. A Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias (PFSA) terá identificado as características particulares da instalação portuária e os riscos potenciais de proteção, os quais levaram à necessidade de designar um PFSO e de preparar um PFSP. A preparação do PFSP irá exigir que estas características, e outras considerações locais ou nacionais relativas à proteção, sejam cobertas pelo PFSP e que medidas apropriadas de proteção sejam estabelecidas de modo a minimizar a probabilidade de uma violação da proteção e as conseqüências de riscos potenciais. Os Governos Contratantes poderão elaborar orientações sobre a preparação e conteúdo de um PFSP.

**16.3.** Todos os PFSPs devem:

1. conter informações sobre a organização de proteção das instalações portuárias;
2. os vínculos da organização com outras autoridades relevantes e os sistemas de comunicação necessários para permitir a operação contínua e eficaz da organização e seus vínculos com outras organizações, incluindo navios que estiverem no porto;
3. detalhar as medidas básicas para o nível 1 de proteção, tanto operacionais quanto físicas, que serão estabelecidas;

4. detalhar as medidas adicionais de proteção que permitirão às instalações portuárias mudar, sem demora, para o nível 2 de proteção e, quando necessário, para o nível 3 de proteção;
5. dispor sobre revisões regulares ou auditorias do PFSP e sobre seu processo de emendas em resposta a ocorrências ou mudanças nas circunstâncias; e
6. reportar procedimentos aos pontos apropriados de contato dos Governos Contratantes.

**16.4.** A elaboração de um PFSP eficaz depende de uma avaliação completa de todas as questões relacionadas com a proteção das instalações portuárias, incluindo, em particular, uma avaliação completa das características físicas e operacionais de uma determinada instalação portuária.

**16.5.** Os Governos Contratantes devem aprovar os PFSPs das instalações portuárias sob sua jurisdição. Os Governos Contratantes devem desenvolver procedimentos para avaliar a eficácia contínua de cada PFSP e poderão requerer que o PFSP seja emendado antes de sua aprovação inicial ou após a sua aprovação. O PFSP deve dispor sobre a manutenção de registros sobre incidentes e ameaças de proteção, revisões, auditorias, treinamento, simulações e exercícios como prova do cumprimento àqueles requisitos.

**16.6.** As medidas de proteção contidas no PFSP devem ser estabelecidas dentro de um período de tempo razoável a partir da data de aprovação do PFSP e o PFSP deve determinar quando cada medida será estabelecida. Caso haja alguma probabilidade de atraso em seu estabelecimento, isto deve ser discutido com o Governo Contratante responsável pela aprovação do PFSP e medidas de proteção alternativas, temporárias e satisfatórias, que forneçam um nível equivalente de proteção, devem ser acordadas a fim de cobrir qualquer período provisório.

**16.7.** O uso de armas de fogo a bordo ou nas vizinhanças dos navios e nas instalações portuárias pode apresentar riscos especiais e significativos de segurança, especialmente em relação a certas substâncias nocivas e perigosas e devem ser considerados cuidadosamente. No caso de um Governo Contratante decidir que é necessário empregar pessoal armado nestas áreas, aquele Governo Contratante deve assegurar-se de que este pessoal seja devidamente autorizado e treinado no uso de suas armas e que esteja ciente dos riscos específicos à segurança presentes nestas áreas. Caso um Governo Contratante autorize o uso de armas de fogo, este deve emitir diretrizes específicas de segurança relativas ao seu uso. O PFSP deve conter orientações específicas a este respeito, e em particular com relação à sua aplicação a navios que transportam mercadorias perigosas ou substâncias nocivas.

**Organização e desempenho dos deveres relativos à proteção das instalações portuárias**

**16.8.** Além das diretrizes contidas na seção 16.3, o PFSP deve estabelecer o seguinte, o qual diz respeito a todos os níveis de proteção:

1. o papel e estrutura da organização de proteção das instalações portuárias;
2. os deveres, responsabilidades e requisitos de treinamento de todo o pessoal das instalações portuárias com funções relativas à proteção e os parâmetros de desempenho necessários para avaliar sua eficiência individual;
3. os vínculos da organização de proteção das instalações portuárias com outras autoridades locais ou nacionais com responsabilidades relativas à proteção;
4. os sistemas de comunicação disponíveis para permitir a comunicação contínua e eficaz entre o pessoal das instalações portuárias com funções relativas à proteção e os navios atracados no porto e, quando apropriado, com autoridades locais ou nacionais com responsabilidades relativas à proteção.
5. os procedimentos ou proteção necessários para manter tais comunicações contínuas permanentemente;
6. os procedimentos e práticas para proteger informações de proteção sensíveis mantidas em papel ou em formato eletrônico;
7. os procedimentos para avaliar a eficácia contínua das medidas, procedimentos e equipamentos de proteção, incluindo a identificação e resolução de falhas ou mal funcionamento de equipamentos;
8. os procedimentos para permitir a submissão e avaliação de relatórios relativos a possíveis violações de proteção ou preocupações com a proteção;
9. procedimentos relativos ao manuseio de cargas;
10. procedimentos relativos à entrega de provisões do navio;
11. os procedimentos para manter e atualizar registros de mercadorias perigosas e substâncias nocivas e sua localização nas instalações portuárias;
12. os meios para alertar e obter os serviços de patrulhas da água e de equipes de especialistas em busca, incluindo busca de bombas e buscas debaixo da água;
13. os procedimentos para assistir os oficiais de proteção do navio a confirmar a identidade daqueles que queiram subir a bordo do navio, quando solicitado; e
14. os procedimentos para facilitar a concessão de licença em terra para o pessoal de bordo do navio ou para facilitar mudanças de pessoal, assim como o acesso de visitas ao navio, incluindo representantes de

organizações do trabalho e organizações envolvidas com o bem-estar de marítimos;

**16.9.** O restante desta seção trata especificamente de medidas de proteção que podem ser tomadas em cada nível de proteção, cobrindo:

1. acesso às instalações portuárias;
2. áreas de acesso restrito dentro das instalações portuárias;
3. manuseio de cargas;
4. entrega das provisões do navio;
5. manuseio de bagagens desacompanhadas; e
6. monitoramento da proteção das instalações portuárias.

**Acesso às instalações portuárias**

**16.10.** O PFSP deve estabelecer as medidas de proteção cobrindo todos os meios de acesso às instalações portuárias identificados na PFSA.

**16.11.** Para cada um destes, o PFSP deve identificar os locais apropriados nos quais restrições ou proibições de acesso devem ser aplicadas para cada um dos níveis de proteção. Para cada nível de proteção, o PFSP deve especificar o tipo de restrição ou proibição a ser aplicado e os meios para implementá-la.

**16.12.** O PFSP deve estabelecer para cada nível de proteção os meios de identificação requeridos para permitir o acesso às instalações portuárias e para permitir que indivíduos possam ficar nas instalações portuárias sem serem questionados. Isto pode envolver o desenvolvimento de um sistema apropriado de identificação, permitindo o uso de identificações permanentes e temporárias para o pessoal das instalações portuárias e para as visitas, respectivamente. Qualquer sistema de identificação usado nas instalações portuárias deve, sempre que for possível, ser coordenado com o sistema aplicável a navios que utilizam as instalações portuárias regularmente. Os passageiros devem poder provar a sua identidade através de cartões de embarque, bilhetes, etc, mas não devem ter permissão para o acesso a áreas de acesso restrito, a menos que sejam supervisionados. O PFSP deve estabelecer disposições para garantir que os sistemas de identificação sejam atualizados regularmente e que abusos dos procedimentos sejam sujeitos a medidas disciplinares.

**16.13.** Aqueles que não queiram ou não possam provar sua identidade e/ou confirmar o propósito de sua visita, quando solicitado, não devem ter permissão para o acesso às instalações portuárias e sua tentativa de obter acesso deve ser reportada ao PFSO e às autoridades locais ou nacionais responsável por questões de proteção.

**16.14.** O PFSP deve identificar os locais nos quais pessoas, objetos pessoais e veículos devem ser revistados. Tais locais devem ser cobertos a fim de facilitar a operação contínua independente das condições climáticas, de acordo com a freqüência estipulada no PFSP. Uma vez submetidos à revista, as pessoas, seus objetos pessoais e os veículos devem ir diretamente para as áreas de detenção, embarque ou de carregamento de veículos.

**16.15.** O PFSP deve estipular áreas separadas para as pessoas e objetos pessoais que já foram e que ainda não foram revistadas e, se possível, áreas separadas para o embarque/desembarque de passageiros, do pessoal do navio e de seus pertences a fim de garantir que pessoas não revistadas não possam ter contato com pessoas já revistadas.

**16.16.** O PFSP deve estipular a freqüência de aplicação de quaisquer medidas de controle de acesso, especialmente se estas devem ser aplicadas aleatoriamente ou ocasionalmente.

***Nível 1 de Proteção***

**16.17.** No nível 1 de proteção, o PFSP deve estabelecer os pontos de controle nos quais as seguintes medidas de proteção podem ser aplicadas:

1. determinação de áreas de acesso restrito que devem ser fechadas por cercas ou outras barreiras de acordo com um padrão a ser aprovado pelo Governo Contratante;
2. verificação da identidade de todas as pessoas que queiram entrar nas instalações portuárias em conexão com um navio, incluindo passageiros, pessoal do navio e visitas, e confirmação de seus motivos para tal, verificando, por exemplo, instruções para o embarque, bilhetes dos passageiros, cartões de embarque, ordens de serviço, etc.
3. verificação de veículos utilizados por aqueles que queiram entrar nas instalações portuárias em conexão com um navio;
4. verificação da identidade do pessoal das instalações portuárias e daqueles empregados dentro das instalações portuárias e seus veículos;
5. restrição de acesso a fim de excluir o acesso a pessoas não empregadas pelas instalações portuárias ou que não estejam trabalhando nas mesmas, caso não forneçam provas de sua identidade;
6. revistas de pessoas, objetos pessoais, veículos e seus conteúdos; e
7. identificação de quaisquer pontos de acesso que não sejam usados regularmente, os quais devem ser permanentemente fechados e trancados.

**16.18.** No nível 1 de proteção, todas as pessoas que queiram ter acesso às instalações portuárias devem estar sujeitas a serem revistadas. A freqüência de tais revistas, incluindo revistas aleatórias, deve ser especificada no PFSP aprovado e deve ser especificamente aprovado pelo Governo Contratante. A menos que haja motivos claros relacionados com a proteção para fazê-lo, os membros do pessoal do navio não devem ser solicitados a revistar seus colegas ou seus objetos pessoais. Quaisquer revistas devem se realizadas de modo a levar em consideração os direitos humanos do indivíduo e preservar sua dignidade humana básica.

***Nível 2 de Proteção***

**16.19.** No nível 2 de proteção, o PFSP deve estipular as medidas adicionais de proteção a serem aplicadas, as quais podem incluir:

1. designar pessoal extra para vigiar pontos de acesso e patrulhar barreiras em perímetros;
2. limitar o número de pontos de acesso às instalações portuárias e identificar aqueles que devem ser fechados e os meios de fechá-los;
3. prover meios de impedir o movimento através dos pontos de acesso restantes, por exemplo, através de barreiras de proteção;
4. aumentar a freqüência de revistas de pessoas, objetos pessoais e veículos;
5. recusar o acesso a visitas que não possam apresentar um motivo verificável para ter acesso às instalações portuárias; e
6. usar embarcações de patrulha para reforçar a proteção na água;

***Nível 3 de Proteção***

**16.20.** No nível 3 de proteção, as instalações portuárias devem cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O PFSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelas instalações portuárias, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com os navios que estiverem nas instalações portuárias, as quais poderão incluir:

1. suspensão do acesso a todas as instalações portuárias ou a parte das mesmas;
2. concessão de acesso somente àqueles que estiverem respondendo a um incidente ou ameaça de proteção;
3. suspensão do tráfego de pedestres ou de veículos dentro das instalações portuárias ou em parte das mesmas;

4. aumento das patrulhas de proteção dentro das instalações portuárias, se apropriado;
5. suspensão das operações do porto em todas as instalações portuárias ou em parte das mesmas;
6. direcionamento do tráfego de navios em relação a todas as instalações portuárias ou a parte das mesmas; e
7. evacuação de todas as instalações portuárias ou parte das mesmas.

**Áreas de acesso restrito dentro das instalações portuárias**

**16.21.** O PFSP deve identificar as áreas de acesso restrito a serem estabelecidas dentro das instalações portuárias, especificar sua extensão, horários de aplicação, as medidas de proteção a serem tomadas a fim de controlar o acesso a elas e as medidas a serem tomadas para controlar as atividades dentro delas. Isto também deve incluir, em circunstâncias apropriadas, medidas para garantir que as áreas de acesso restrito temporário sejam examinadas com relação à proteção antes e depois do estabelecimento daquela área. O propósito do estabelecimento de áreas de acesso restrito é:

1. proteger os passageiros, o pessoal do navio, o pessoal das instalações portuárias e as visitas, incluindo aquelas visitas em conexão com um navio;
2. proteger as instalações portuárias;
3. proteger os navios que utilizam e servem as instalações portuárias;
4. proteger locais vulneráveis com relação à proteção e as áreas dentro das instalações portuárias;
5. proteger sistemas e equipamentos de proteção e vigilância; e
6. proteger as cargas e as provisões do navio contra adulterações.

**16.22.** O PFSP deve assegurar que todas as áreas de acesso restrito tenham estabelecido claramente as medidas de proteção para controlar:

1. o acesso de indivíduos;
2. a entrada, estacionamento e o carregamento e descarregamento de veículos;
3. o movimento e armazenamento das cargas e provisões do navio; e
4. bagagens desacompanhadas ou objetos de uso pessoal.

**16.23.** O PFSP deve estipular que todas as áreas de acesso restrito devem ser claramente marcadas, indicando que o acesso àquela área é restrito e que a presença de pessoas não autorizadas constitui uma violação de proteção.

**16.24.** Quando dispositivos automáticos de detecção de intrusos foram instalados, estes devem alertar um centro de controle que possa responder ao acionamento de um alarme.

**16.25.** As áreas de acesso restrito podem incluir:

1. áreas em terra ou na água imediatamente adjacentes ao navio;
2. áreas de embarque e desembarque, áreas de detenção e processamento de passageiros e de pessoal do navio, incluindo pontos de revista;
3. áreas nas quais ocorre o carregamento, descarregamento e armazenagem de cargas e provisões;
4. locais onde são mantidas informações sensíveis sobre proteção, incluindo documentação de cargas;
5. áreas onde são mantidas mercadorias perigosas e substâncias nocivas;
6. salas de controle de sistemas de gestão de tráfego de navios, auxílios à navegação e instalações de controle do porto, incluindo salas de controle e vigilância de proteção;
7. áreas nas quais estão localizados ou armazenados equipamentos de proteção e vigilância;
8. instalações elétricas, de água e de rádio e telecomunicações, e outras instalações de utilidades públicos; e
9. outros locais nas instalações portuárias nos quais o acesso de navios, veículos e pessoas deve ser restrito.

**16.26.** As medidas de proteção podem se estender, com o consentimento das autoridades relevantes, a restrições ao acesso não autorizado a estruturas a partir das quais as instalações portuárias possam ser observadas.

***Nível 1 de Proteção***

**16.27.** No nível 1 de proteção, o PFSP deve estipular as medidas de proteção a serem aplicadas às áreas de acesso restrito, as quais podem incluir:

1. provisão de barreiras permanentes ou temporárias para cercar a área de acesso restrito, cujo padrão deve ser aceito pelo Governo Contratante;
2. provisão de pontos de acesso onde o acesso possa ser controlado por vigias, quando em operação, e que possam ser efetivamente trancados ou bloqueados quando não estiverem sendo usados;
3. provisão de passes que devem ser mostrados para identificar o direito de certos indivíduos de entrar na área de acesso restrito;
4. marcação clara de veículos com permissão de acesso a áreas restritas;

5. provisão de guardas e patrulhas;
6. provisão de dispositivos automáticos de detecção de intrusos ou equipamentos de vigilância ou sistemas para detectar o acesso não autorizado às áreas de acesso restrito ou o movimento nestas áreas; e
7. controle do tráfego de navios nas vizinhanças dos navios que estiverem utilizando as instalações portuárias.

***Nível 2 de Proteção***

**16.28.** No nível 2 de proteção, O PFSP deve estipular o aumento da freqüência e da intensidade do monitoramento e controle do acesso às áreas restritas. O PFSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais, as quais podem incluir:

1. aumento da eficácia das barreiras ou cercas ao redor das áreas restritas, incluindo o uso de patrulhamento ou dispositivos automáticos de detecção de intrusos;
2. redução do número de pontos de acesso às áreas restritas e aumento dos controles aplicáveis aos pontos de acesso restantes;
3. restrições ao estacionamento adjacente a navios atracados;
4. restrição ainda mais rígida do acesso às áreas restritas e do movimento e armazenamento dentro destas áreas;
5. utilização de equipamentos de vigilância com capacidade de gravação continuamente monitorados;
6. aumento no número e freqüência das patrulhas, incluindo patrulhas da água realizadas nas divisas das áreas restritas e dentro destas áreas;
7. estabelecimento de áreas adjacentes às áreas restritas e restrição do acesso a elas; e
8. implementação de restrições de acesso de embarcações não autorizadas a águas adjacentes aos navios que estiverem usando as instalações portuárias.

***Nível 3 de Proteção***

**16.29.** No nível 3 de proteção, as instalações portuárias devem cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O PFSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelas instalações portuárias, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com os navios que estiverem nas instalações portuárias, as quais poderão incluir:

1. estabelecimento de áreas restritas adicionais dentro das instalações portuárias localizadas nas proximidades do incidente de proteção, ou no local no qual se acredita que o incidente de proteção ocorreu, às quais é negado o acesso; e
2. preparação para realização de buscas nas áreas restritas como parte de uma busca em todas as instalações portuárias ou em parte delas;

**Manuseio de cargas**

**16.30.** As medidas de proteção relativas ao manuseio de cargas devem:

1. prevenir sua adulteração; e
2. prevenir que cargas não destinadas ao transporte sejam aceitas e armazenadas dentro das instalações portuárias.

**16.31.** As medidas de proteção devem incluir procedimentos de controle de inventários nos pontos de acesso às instalações portuárias. Uma vez dentro das instalações portuárias, a carga deve poder ser identificada como tendo sido verificada e aceita para o carregamento a bordo do navio ou para o armazenamento temporário em uma área restrita enquanto aguarda o carregamento. Pode ser apropriado restringir a entrada de cargas nas instalações portuárias que não possuam uma data confirmada para o seu carregamento.

***Nível 1 de Proteção***

**16.32.** No nível 1 de proteção, o PFSP deve estipular as medidas de proteção a serem aplicadas durante o manuseio da carga, as quais podem incluir:

1. verificação rotineira de cargas, unidades de transporte de cargas e áreas de armazenamento de cargas dentro das instalações portuárias antes e durante as operações de manuseio de cargas;
2. verificação para assegurar que as cargas que entram nas instalações portuárias estão de acordo com o especificado nas notas de entrega ou em documentos equivalentes da carga;
3. revistas de veículos; e
4. verificações de lacres e de outros métodos utilizados para impedir violações realizadas na entrada da carga nas instalações portuárias e no seu armazenamento dentro das mesmas.

**16.33.** A verificação da carga pode ser realizada através de todos ou de alguns dos seguintes meios:

1. exame visual ou físico; e
2. uso de equipamentos de detecção ou de escaneamento, dispositivos mecânicos ou cães.

**16.34.** Quando houver movimentação regular ou repetida de cargas, o Funcionário de Proteção da Companhia (CSO) ou o Oficial de Proteção do Navio (SSO) poderá, em consulta com as instalações portuárias, acordar arranjos com os embarcadores, ou com outras agências responsáveis por tal carga, cobrindo verificações fora do local, uso de lacres, estipulação de horários, documentação de apoio, etc. Tais acordos devem ser comunicados e acordados pelo PFSO envolvido.

***Nível 2 de Proteção***

**16.35.** No nível 2 de proteção o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais a serem aplicadas durante o manuseio da carga a fim de aumentar o seu controle, as quais podem incluir:

1. verificação minuciosa das cargas, unidades de transporte de cargas e das áreas de armazenamento de cargas dentro das instalações portuárias;
2. verificações reforçadas, conforme apropriado, para assegurar que somente cargas documentadas entrem nas instalações portuárias, sejam temporariamente ali armazenadas e posteriormente carregadas a bordo do navio;
3. revistas intensificadas de veículos; e
4. aumento na freqüência e minuciosidade das verificações de lacres e de outros métodos usados para prevenir adulterações;

**16.36.** A verificação minuciosa de cargas pode ser realizada através de alguns ou todos os seguintes meios:

1. aumento na freqüência e minuciosidade das verificações de cargas, unidades de transporte de cargas e áreas de armazenamento de cargas dentro das instalações portuárias ( exame visual e físico);
2. aumento na freqüência do uso de equipamentos de detecção/escaneamento, dispositivos mecânicos ou cães; e
3. coordenação de medidas reforçadas de proteção com o embarcador ou outra parte responsável, além do estabelecimento de um acordo e de procedimentos.

***Nível 3 de Proteção***

**16.37.** No nível 3 de proteção, as instalações portuárias devem cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O PFSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelas instalações portuárias, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com os navios que estiverem nas instalações portuárias, as quais poderão incluir:

1. restrição ou suspensão de movimentação ou operações de cargas dentro de todas as instalações portuárias ou parte delas ou em determinados navios; e
2. verificação do inventário de mercadorias perigosas e de substâncias nocivas mantidas nas instalações portuárias e sua localização.

**Entrega das provisões do navio**

**16.38.** As medidas de proteção relativas à entrega das provisões do navio devem:

1. assegurar a verificação das provisões do navio e da integridade das embalagens;
2. prevenir que as provisões do navio sejam aceitas sem nenhuma inspeção;
3. prevenir a adulteração;
4. prevenir que as provisões do navio sejam aceitas a menos que tenham sido encomendadas;
5. garantir a revista do veículo utilizado para a entrega; e
6. garantir que os veículos utilizados para a entrega sejam escoltados dentro das instalações portuárias.

**16.39.** Para navios que utilizam as instalações portuárias regularmente pode ser apropriado estabelecer procedimentos envolvendo o navio, seus fornecedores e as instalações portuárias, cobrindo a notificação e os horários das entregas e sua documentação. Deve sempre haver alguma forma de confirmar que as provisões apresentadas para a entrega estejam acompanhadas de provas de que foram encomendadas pelo navio.

***Nível 1 de Proteção***

**16.40.** No nível 1 de proteção, o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas para controlar a entrega das provisões do navio, as quais podem incluir:

1. verificação das provisões do navio;
2. notificação antecipada em relação à composição da carga, informações sobre o motorista e placa do veículo; e
3. revista do veículo utilizado para a entrega.

**16.41.** A verificação das provisões do navio pode ser realizada através de alguns ou de todos os seguintes meios:

1. exame visual e físico; e
2. uso de equipamentos de detecção/escaneamento, dispositivos mecânicos ou cães.

***Nível 2 de Proteção***

**16.42.** No nível 2 de proteção, o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais a serem aplicadas para reforçar o controle da entrega das provisões do navio, as quais podem incluir:

1. verificação minuciosa das provisões do navio;
2. revistas minuciosas dos veículos utilizados para a entrega;
3. coordenação com o pessoal do navio para verificar se o pedido está de acordo com a nota de entrega antes do veículo entrar nas instalações portuárias; e
4. escolta do veículo de entrega dentro das instalações portuárias.

**16.43.** A verificação minuciosa das provisões do navio pode ser realizada através de alguns ou de todos os seguintes meios:

1. aumento na freqüência e minuciosidade das revistas dos veículos de entrega;
2. aumento no uso de equipamentos de detecção/escaneamento, dispositivos mecânicos ou cães; e
3. restrição ou proibição da entrada de provisões que não tenham um período específico de tempo para sair das instalações portuárias.

***Nível 3 de Proteção***

**16.44.** No nível 3 de proteção, as instalações portuárias devem cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O PFSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelas instalações portuárias, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com os navios que estiverem nas instalações portuárias, as quais podem incluir preparação para a imposição de restrições ou suspensão da entrega das provisões do navio em todas as instalações portuárias ou em parte delas.

**Manuseio de bagagens desacompanhadas**

**16.45.** O PFSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas a fim de garantir que bagagens desacompanhadas (por ex. bagagens, incluindo objetos de uso pessoal, que não estejam com o passageiro ou membro do quadro de pessoal do navio no local de inspeção ou revista) sejam identificadas e sujeitas a verificações apropriadas, incluindo revistas, antes de receberem permissão para entrar nas instalações portuárias, e dependendo dos arranjos para armazenagem, antes de serem transferidas entre as instalações portuárias e o navio. Não se prevê que tais bagagens sejam verificadas tanto pelo navio quanto pelas instalações portuárias e, nos casos, em que ambos estejam equipados adequadamente para fazê-lo, a responsabilidade pela verificação deve ser atribuída à instalação portuária. A cooperação direta com o navio é essencial devendo ser tomadas as medidas adequadas a fim de assegurar que as bagagens desacompanhadas sejam manuseadas de modo seguro após a sua verificação.

***Nível 1 de Proteção***

**16.46.** No nível 1 de proteção, o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas ao se manusear bagagens desacompanhadas a fim de assegurar que bagagens desacompanhadas sejam verificadas ou revistadas em até 100 por cento, o que poderá incluir o uso de verificações através de raio-X.

***Nível 2 de Proteção***

**16.47.** No nível 2 de proteção, o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais a serem aplicadas ao se manusear bagagens desacompanhadas, as quais devem incluir o uso de verificações através de raio-X em 100 por cento de todas as bagagens desacompanhadas.

***Nível 3 de Proteção***

**16.48.** No nível 3 de proteção, as instalações portuárias devem cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O PFSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelas instalações portuárias, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com os navios que estiverem nas instalações portuárias, as quais podem incluir:

1. submissão de tais bagagens a verificações mais extensas, por exemplo, passando-as pelo raio-X por pelo menos dois ângulos diferentes;
2. preparação para a restrição ou suspensão do manuseio das bagagens desacompanhadas; e
3. recusa em aceitar bagagens desacompanhadas nas instalações portuárias.

**Monitoramento da proteção das instalações portuárias**

**16.49.** A organização responsável pela proteção das instalações portuárias deve ter a capacidade de monitorar as instalações portuárias e as aproximações em suas vizinhanças, em terra e na água, constantemente, incluindo períodos de escuridão e períodos de baixa visibilidade, assim como as áreas de acesso restrito dentro das instalações portuárias, os navios que estiverem nas instalações portuárias e áreas ao redor do navio. Tal monitoramento pode incluir o uso de:

1. iluminação;
2. vigias, incluindo patrulhamento a pé, motorizado ou com barcos; e
3. dispositivos automáticos de detecção de intrusos e equipamentos de vigilância.

**16.50.** Quando utilizados, os dispositivos automáticos de detecção de intrusos devem acionar um alarme audível e/ou visual em um local que seja continuamente coberto por pessoal ou monitorado.

**16.51.** O PFSP deve estipular os procedimentos e equipamentos necessários em cada nível de proteção e os meios para assegurar que os equipamentos de monitoramento poderão operar continuamente, incluindo a consideração dos possíveis efeitos do clima ou de interrupções na fonte de energia.

***Nível 1 de Proteção***

**16.52.** No nível 1 de proteção, o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção a serem aplicadas, as quais poderão ser uma combinação de iluminação, vigias

ou uso de equipamentos de proteção e vigilância que permitam ao pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias:

1. observar a área geral das instalações portuárias, incluindo pontos de acesso à ela tanto por terra quanto por água;
2. observar os pontos de acesso, barreiras e áreas de acesso restrito; e
3. permitir que o pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias monitore as áreas e os movimentos adjacentes aos navios que estiverem usando as instalações portuárias, incluindo o aumento na iluminação fornecida pelo próprio navio.

***Nível 2 de Proteção***

**16.53.** No nível 2 de proteção, o PFSP deve estabelecer as medidas de proteção adicionais a serem aplicadas para reforçar a capacidade de monitoramento e vigilância, as quais podem incluir:

1. aumentar a cobertura e intensidade da iluminação e dos equipamentos de vigilância, incluindo a provisão de iluminação e de vigilância adicional;
2. aumentar a freqüência do patrulhamento a pé, motorizado ou com barcos; e
3. designação de pessoal adicional responsável pela proteção para realizar a monitoração e patrulhamento.

***Nível 3 de Proteção***

**16.54.** No nível 3 de proteção, as instalações portuárias devem cumprir as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou ameaça à proteção. O PFSP deve detalhar as medidas de proteção que podem ser tomadas pelas instalações portuárias, em cooperação direta com os responsáveis pela resposta e com os navios que estiverem nas instalações portuárias, as quais podem incluir:

1. acender todas as luzes dentro das instalações portuárias ou iluminar as vizinhanças das instalações portuárias;
2. ligar todos os equipamentos de vigilância capazes de gravar atividades dentro das instalações portuárias ou adjacentes a elas; e
3. maximizar o período de tempo durante o qual tais equipamentos de vigilância podem continuar a gravar.

**Diferentes níveis de proteção**

**16.55.** O PFSP deve estabelecer os detalhes dos procedimentos e medidas de proteção que as instalações portuárias poderiam adotar se as instalações portuárias estiverem operando em um nível de proteção mais baixo que o nível aplicável a um navio.

**Atividades não cobertas pelo Código**

**16.56.** O PFSP deve estabelecer detalhes dos procedimentos e medidas de proteção que as instalações portuárias devem aplicar quando:

1. estiverem realizando uma interface com um navio que tenha estado em um porto de um Estado que não seja um Governo Contratante;
2. estiverem realizando uma interface com um navio ao qual este Código não se aplica; e
3. estiverem realizando uma interface com plataformas fixas ou flutuantes ou com unidades móveis de perfuração ao largo da costa, quando posicionadas.

**Declarações de Proteção (DoS)**

**16.57.** O PFSP deve estabelecer os procedimentos a serem seguidos quando, de acordo com instruções recebidas do Governo Contratante, o PFSO solicitar uma Declaração de Proteção ou quando uma DoS for solicitada por um navio.

**Auditoria, revisão e emenda**

**16.58.** O PFSP deve estipular como o PFSO pretende auditorar a eficácia contínua do PFSP e os procedimentos a serem seguidos para revisar, atualizar ou emendar o PFSP.

**16.59.** O PFSP deve ser revisado à critério do PFSO. Ademais, este deve ser revisado:

1. se a PFSA relativa à instalação portuária for alterada;
2. se uma auditoria independente do PFSP ou os testes da organização responsável pela proteção das instalações portuárias realizados pelo Governo Contratante identificarem falhas na organização ou questionarem a continuidade da relevância de elementos significativos do PFSP aprovado;

3. após a ocorrência de incidentes ou ameaças de proteção envolvendo a instalação portuária; e
4. após mudanças no controle operacional ou posse da instalação portuária.

**16.60.** O PFSO pode recomendar emendas apropriadas ao plano aprovado após qualquer revisão do plano. Emendas ao PFSP relativas a:

1. propostas de mudanças que poderiam alterar profundamente a abordagem adotada para manter a proteção das instalações portuárias; e
2. a remoção, alteração ou substituição de barreiras permanentes, e de sistemas e equipamentos de proteção e vigilância, etc., previamente considerados como essenciais para manter a proteção das instalações portuárias,

As mudanças devem ser submetidas ao Governo Contratante que aprovou o PFSP inicial para sua consideração e aprovação. Tal aprovação pode ser dada pelo Governo Contratante ou em seu nome com ou sem emendas às mudanças propostas. Ao aprovar o PFSP o Governo Contratante deve indicar que alterações processuais ou físicas têm que ser submetidas a ele para aprovação.

**Aprovação dos planos de proteção das instalações portuárias**

**16.61.** Os PFSPs têm que ser aprovados pelo Governo Contratante relevante, o qual deve estabelecer os procedimentos adequados, cobrindo os seguintes itens:

1. submissão de PFSPs a eles;
2. consideração de PFSPs;
3. aprovação de PFSPs, com ou sem emendas;
4. consideração de emendas submetidas após a aprovação; e
5. procedimentos para inspecionar ou auditorar a continuidade da relevância do PFSP aprovado.

Em todas as etapas devem ser tomadas medidas para assegurar que o conteúdo do PFSP continue sendo confidencial.

**Declaração de Cumprimento de uma Instalação Portuária**

**16.62.** O Governo Contratante em cujo território esteja localizada uma instalação portuária poderá emitir um Declaração apropriada de Cumprimento das Instalações Portuárias (SoCPF), indicando:

1. a instalação portuária;
2. que a instalação portuária cumpre as disposições do capítulo XI-2 e da Parte A do Código;
3. o período de validade da SoCPF, o qual deve ser especificado pelo Governo Contratante, mas não deve ser superior a cinco anos; e
4. os arranjos subseqüentes de verificação estabelecidos pelo Governo Contratante e uma confirmação de quando estes forem executados.

**16.63.** A Declaração de Cumprimento de uma Instalação Portuária deve seguir o modelo contido no apêndice a esta Parte do Código. Caso o idioma utilizado não seja o espanhol, o francês ou o inglês, o Governo Contratante, caso considere apropriado, poderá incluir também uma tradução em um destes idiomas.

## 17. FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

**Disposições Gerais**

**17.1.** Em circunstâncias excepcionais, nas quais o oficial de proteção do navio tiver dúvidas quanto à validade dos documentos de identificação daqueles que queiram subir a bordo do navio para fins oficiais, o funcionário de proteção das instalações portuárias deve assisti-lo.

**17.2.** O funcionário de proteção das instalações portuárias não deve ser responsável pela confirmação rotineira de pessoas que desejem subir a bordo do navio.

*Ademais, outras diretrizes relevantes são fornecidas nas seções 15, 16 e 18*

## 18. TREINAMENTO, SIMULAÇÕES E EXERCÍCIOS SOBRE PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

### Treinamento

**18.1.** O Funcionário de proteção das instalações portuárias deve ter conhecimento dos seguintes pontos, ou receber treinamento sobre alguns ou todos esses, conforme apropriado:

1. administração de proteção;
2. convenções, códigos e recomendações internacionais relevantes;
3. legislação e regulamentos governamentais relevantes;
4. responsabilidades e funções de outras organizações de proteção;
5. metodologia de avaliação da proteção das instalações portuárias;
6. métodos de vistorias e inspeções da proteção de navios e das instalações portuárias;
7. operações e condições do navio e do porto;
8. medidas de proteção do navio e das instalações portuárias;
9. preparo e resposta para situações de emergência e planos de contingência;
10. técnicas de instruções para treinamento e educação em proteção, incluindo medidas e procedimentos de proteção;
11. utilização de informações sensíveis relacionadas com a proteção e de comunicações relativas à proteção;
12. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
13. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
14. reconhecimento, de caráter não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
15. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;
16. equipamentos e sistemas de proteção e suas limitações operacionais;
17. métodos para realização de auditorias, inspeções, controle e monitoramento;
18. métodos de revista física e inspeções de caráter não intrusivo;
19. simulações e exercícios de proteção, incluindo simulações e exercícios com navios; e
20. avaliação das simulações e exercícios de proteção.

**18.2.** O pessoal das instalações portuárias com funções específicas relacionadas com a proteção deve ter conhecimento dos seguintes pontos, ou receber treinamento sobre alguns ou todos esses, conforme apropriado:

1. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
2. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
3. reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
4. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;
5. gestão de multidões e técnicas de controle;
6. comunicações relacionadas à proteção;
7. operações dos sistemas e equipamentos de proteção
8. testes, calibração e manutenção dos sistemas e equipamentos de proteção;
9. técnicas de inspeção, controle e monitoramento; e
10. métodos de revista física de pessoas, objetos pessoais, bagagem, carga e provisões do navio.

**18.3.** Todo o outro pessoal das instalações portuárias deve ter conhecimento e estar familiarizado com as disposições relevantes do PFSP, em alguns ou todos os seguintes itens, conforme apropriado:

1. o significado e conseqüentes requisitos dos diferentes níveis de proteção;
2. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
3. reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção; e
4. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção.

**Simulações e exercícios**

**18.4.** O objetivo das simulações e exercícios é garantir que o pessoal das instalações portuárias tenha competência em todas as funções atribuídas a eles relativas à proteção, em todos os níveis de proteção, e identificar quaisquer falhas relacionadas à proteção que precisem ser resolvidas.

**18.5.** A fim de assegurar a implementação eficaz das disposições do plano de proteção das instalações portuárias, as simulações devem ser realizadas pelo

menos uma vez a cada três meses, a menos que circunstâncias específicas requeiram o estabelecimento de outros prazos. Estas simulações devem testar elementos individuais do plano, tais como as ameaças à proteção listadas no parágrafo 15.11.

**18.6.** Vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação dos funcionários de proteção das instalações portuárias, juntamente com autoridades relevantes dos Governos Contratantes, funcionários de proteção da companhia ou oficiais de proteção do navio, caso disponíveis, devem ser realizados pelo menos uma vez por ano com um intervalo não superior a 18 meses entre os exercícios. Os pedidos de participação dos funcionários de proteção da companhia ou dos oficiais de proteção do navio em exercícios conjuntos devem ser feitos levando em consideração as implicações para o navio, tanto em termos de trabalho, quanto de proteção. Estes exercícios devem testar as comunicações, coordenação, disponibilidade de recursos e resposta. Estes exercícios podem ser:

1. em escala real ou ao vivo;
2. simulação estática em modelo ou seminários; ou
3. combinados com outros exercícios realizados, tais como exercícios de resposta a situações de emergência ou outros exercícios realizados pela autoridade do Estado do porto.

## 19. VERIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE NAVIOS

*Não há mais nenhuma diretriz adicional.*

**APÊNDICE À PARTE B**

**APÊNDICE 1**

**DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO ENTRE O NAVIO E A INSTALAÇÃO PORTUÁRIA[8]**

**MODELO**

**DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO**

| | |
|---|---|
| Nome do Navio: | |
| Porto de Registro: | |
| Número IMO: | |
| Nome da Instalação Portuária: | |

Esta Declaração de Proteção é válida a partir de..... até ....., para as seguintes atividades

.....
(listar as atividades incluindo os detalhes relevantes)

sob os seguintes níveis de proteção

| | |
|---|---|
| Nível(is) de proteção para o navio: | |
| Nível(is) de proteção para a instalação portuária: | |

A instalação portuária e o navio concordam com as seguintes medidas de proteção e responsabilidades para assegurar o cumprimento aos requisitos da Parte A do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias.

| | A colocação das iniciais do SSO ou PFSO nestas colunas indica que a atividade será executada, de acordo com o plano relevante aprovado, por | |
|---|---|---|
| Atividade | A instalação portuária | O navio |
| Assegurar a execução de todos os deveres relativos a proteção | | |
| Monitorar áreas de acesso restrito para garantir que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas | | |
| Controlar o acesso à instalação portuária | | |
| Controlar o acesso ao navio | | |
| Monitorar a instalação portuária, incluindo áreas de atracação e áreas em volta do navio | | |
| Monitorar o navio, incluindo áreas de atracação e áreas em volta do navio | | |
| Manusear a carga | | |
| Entrega de provisões do navio | | |
| Manusear bagagem desacompanhada | | |

| | | |
|---|---|---|
| Controlar o embarque de pessoas e de seus pertences | | |
| Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis entre o navio e a instalação portuária | | |

As partes a este acordo certificam que as medidas e ações relativas à proteção para a instalação portuária e para o navio tomadas durante as atividades especificadas atendem às disposições do capítulo XI-2 e da Parte A deste Código, as quais serão implementadas de acordo com as disposições já estipuladas em seu plano de proteção aprovado ou nos arranjos específicos acordados e descritos no anexo.

Feito em..... no dia.....

| Assinado para e em nome | |
|---|---|
| da instalação portuária: | do navio: |

*( Assinatura do PFSO)* (*Assinatura do Comandante ou do SSO)*

| Nome e título da pessoa que assinou | |
|---|---|
| Nome: | Nome: |
| Título | Título |

| | |
|---|---|
| **Dados para Contato**<br>*(a ser completado, conforme apropriado)*<br>*(indicar os números de telefone ou os canais de rádio ou freqüências a serem utilizados)* | |
| para a instalação portuária: | para o navio: |

Instalação Portuária Comandante:

PFSO SSO

Companhia

CSO

**APÊNDICE 2**

**MODELO**

**DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE UMA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**

*(Selo oficial)* *(País)*

Número da Declaração

**Emitido de acordo com as disposições da Parte B do**

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (CÓDIGO ISPS)**

O Governo de _____
*( nome do País*)

Nome da Instalação Portuária: .....
Endereço da Instalação Portuária: .....

ISTO É PARA CERTIFICAR que o cumprimento desta instalação portuária às disposições do capítulo XI-2 e da Parte A do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) foi verificado e que esta instalação portuária opera de acordo com o Plano de Proteção da Instalação Portuária aprovado. Este Plano foi aprovado para o seguinte 〈*especificar os tipos de operações, tipos de navios ou atividades ou outros dados relevantes*〉 (eliminar conforme apropriado):

Navio de Passageiros
Embarcação de Passageiros de Alta Velocidade
Embarcação de carga de alta velocidade
Graneleiro
Petroleiro
Navio químico
Gaseiro
Unidades Móveis de Perfuração ao largo da costa
Navios de carga diferentes dos mencionados acima

Esta Declaração de Cumprimento é válida até....., sujeita a verificações ( conforme indicado na página seguinte)

Emitido em.....
*( local de emissão da declaração)*

Data de emissão.....
(*Assinatura do funcionário devidamente autorizado que está emitindo o documento)*

*(Selo ou carimbo da autoridade emitente, conforme apropriado)*

**ENDOSSO PARA VERIFICAÇÕES**

O Governo de 〈*inserir nome do País*〉 determinou que a validade desta Declaração de Cumprimento está sujeita a 〈*inserir os detalhes relevantes das verificações (i.e. anual obrigatória ou não programada)*〉

ISTO É PARA CERTIFICAR que, durante a verificação realizada de acordo com o parágrafo B/16.62.4 do Código ISPS, verificou-se que a instalação portuária cumpre com as disposições relevantes do capítulo XI-2 da Convenção e com a Parte A do Código ISPS.

1ª VERIFICAÇÃO

Assinado:.....
(*Assinatura do funcionário autorizado*)

Local:.....
Data:.....

2ª VERIFICAÇÃO

Assinado:.....
(*Assinatura do funcionário autorizado*)

Local: .....
Data:.....

3ª VERIFICAÇÃO

Assinado:.....
(*Assinatura do funcionário autorizado*)

Local: .....
Data:.....

4ª VERIFICAÇÃO

Assinado:.....
(*Assinatura do funcionário autorizado*)

Local: .....
Data:.....

**ANEXO 2**

**RESOLUÇÃO 3 DA CONFERÊNCIA**

**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**TRABALHO ADICIONAL A SER REALIZADO PELA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL RELATIVA À INTENSIFICAÇÃO DA PROTEÇÃO MARÍTIMA**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como "a Convenção"), relativa a medidas para intensificar a segurança e proteção marítima.

RECONHENCENDO a necessidade de trabalhos adicionais na área de intensificação da proteção marítima e com vistas a assegurar a aplicação e implementação global e uniforme das medidas especiais para intensificar a proteção marítima adotadas pela Conferência,

1. CONVIDA a Organização Marítima Internacional (doravante referida como "a Organização"), levando em conta as disposições do capítulo XI-2 da Convenção e o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (doravante referido como "o Código ISPS"), a:

   a) elaborar diretrizes relativas a treinamento, tais como cursos modelo, para oficiais de proteção do navio, funcionários de proteção da companhia, funcionários de proteção das instalações portuárias e companhia, e pessoal de bordo e do porto responsável por funções relativas à proteção;

   b) revisar a resolução A.787(19) da Assembléia da Organização, conforme emendada pela resolução A.882(21) sobre Procedimentos para o Controle pelo Estado do Porto e, caso considerado necessário, desenvolver emendas apropriadas à mesma;

   c) considerar a necessidade e, caso necessário, elaborar diretrizes adicionais sobre medidas para o controle e cumprimento em relação a aspectos diferentes dos já cobertos pela Parte B do Código ISPS;

   d) considerar a necessidade e, caso necessário, elaborar diretrizes sobre organizações de proteção reconhecidas;

   e) revisar a resolução A.890(21) da Assembléia da Organização sobre Princípios de guarnecimento seguro e, caso considerado necessário, desenvolver emendas apropriadas à mesma;

   f) revisar o aspecto de proteção de navios aos quais o capítulo XI-2 da Convenção se aplica durante a interface com unidades flutuantes de armazenagem de produção e unidades flutuantes de armazenagem e tomar as medidas adequadas;

   g) considerar, no contexto da proteção, os aspectos relevantes da facilitação do tráfego marítimo, tais como, por exemplo, chegadas e partidas dos

portos, formulários padronizados de relatórios e troca eletrônica de dados, e tomar as medidas adequadas;

h) revisar a resolução A.872(20) da Assembléia da Organização sobre Diretrizes para a Prevenção e Supressão do Tráfico de Drogas, Substâncias Psicotrópicas e Substâncias Químicas Precursoras em Navios Envolvidos no Tráfego Marítimo Internacional e, caso necessário, desenvolver emendas adequadas à mesma; e

i) considerar a necessidade e, caso necessário, elaborar quaisquer outras orientações ou diretrizes para assegurar a implementação global, uniforme e consistente das disposições do capítulo XI-2 da Convenção ou da parte A do Código ISPS;

e adotá-las antes da entrada em vigor das emendas à Convenção adotadas pela Conferência ou quando e como a Organização considerar adequado;

2. CONVIDA TAMBÉM a Organização a realizar, com urgência, uma avaliação do impacto das propostas de implementar um sistema de rastreamento e identificação de longo alcance de navios e, caso considerado necessário, desenvolver e adotar padrões apropriados de desempenho e diretrizes para os sistemas de rastreamento e identificação de longo alcance de navios.

**RESOLUÇÃO 4 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**FUTURAS EMENDAS AO CAPÍTULO XI-1 E XI-2 DA CONVENÇÃO SOLAS DE 1974 SOBRE MEDIDAS ESPECIAIS PARA INTENSIFICAR A SEGURANÇA E PROTEÇÃO MARÍTIMA**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, conforme emendada (doravante referida como " a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

NOTANDO a natureza especial das medidas já incluídas no novo capítulo XI-2 da Convenção com vistas a intensificar a proteção marítima,

RECONHECENDO a necessidade de se tomar medidas urgentes e especiais para intensificar a proteção marítima e o desejo dos Governos Contratantes de implementar tais medidas o mais rápido possível,

NOTANDO TAMBÉM que poderá ser necessário, devido à natureza especial das questões envolvidas, emendar com freqüência, no futuro, as disposições do capítulo XI-2 da Convenção a fim de responder, de modo preventivo, a ameaças e riscos novos e emergentes à proteção,

RELEMBRANDO a resolução 5, intitulada "Futuras emendas ao Capítulo XI da Convenção SOLAS de 1974 sobre medidas especiais para intensificar a segurança marítima", adotada pela Conferência de 1994 dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974,

DESEJANDO que futuras emendas aos capítulos XI-1 e XI-2 da Convenção sejam adotadas, entrem em vigor e sejam implementadas no menor período de tempo possível,

RECOMENDA que futuras emendas às disposições dos capítulos XI-1 e XI-2 da Convenção devem ser adotadas pelo Comitê da Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, de acordo com o artigo VIII(b) da Convenção, ou por uma Conferência de Governos Contratantes da Convenção, de acordo com o artigo VIII(c) da mesma.

**RESOLUÇÃO 5 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**PROMOÇÃO DE COOPERAÇÃO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como "a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RELEMBRANDO o parágrafo operativo 5 da resolução A.924(22) sobre Revisão de medidas e procedimentos para prevenir atos de terrorismo que ameacem a proteção de passageiros e tripulação e a segurança de navios, adotada em 20 de novembro de 2001 pela Assembléia da Organização Marítima Internacional ( doravante referida como " a Organização"), no qual é solicitado que o Secretário-Geral da Organização tome medidas apropriadas no contexto do Programa Integrado de Cooperação Técnica para assistir os Governos a avaliar, estabelecer ou intensificar, conforme seja o caso, a infraestrutura adequada e medidas para reforçar a segurança e proteção dos portos, de modo a prevenir e suprimir atos de terrorismo voltados contra os portos e o pessoal dos portos, bem como contra navios nas áreas portuárias, passageiros e tripulação,

APRECIANDO as medidas já tomadas pelo Secretário-Geral da Organização, em resposta à solicitação da Assembléia da Organização, de prestar assistência aos Estados para reforçarem sua infraestrutura e medidas de proteção marítima e portuária,

RECONHECENDO a necessidade do desenvolvimento de legislação apropriada e do estabelecimento de infraestrutura adequada para a proteção de navios e instalações portuárias e de instalações relevantes de treinamento a fim de assegurar a aplicação e implementação global e uniforme das medidas adotadas para intensificar a proteção marítima,

RECONHECENDO TAMBÉM a importância da educação e treinamento adequados para marítimos e para o pessoal das instalações portuárias a fim de contribuir com todos os esforços voltados à intensificação da proteção marítima,

RECONHECENDO AINDA que, em alguns casos, poderá haver infraestrutura, instalações e programas de treinamento limitados para se obter a experiência exigida para fins de prevenção de atos que ameacem a proteção de navios e de instalações portuárias, especialmente em países em desenvolvimento,

ACREDITANDO que a promoção de cooperação técnica a nível internacional irá assistir aqueles Estados que ainda não tenham a especialização adequada ou as instalações para prover treinamento e experiência para avaliar, estabelecer ou reforçar a infraestrutura apropriada, e, de modo geral, implementar as medidas requeridas pelas

emendas adotadas, necessárias para reforçar a proteção marítima a bordo de navios e em terra,

ENFATIZANDO, a este respeito, o papel vital da segurança e proteção da navegação e de operações portuárias para o desenvolvimento sócio-econômico sustentável,

1. INSTA ENFATICAMENTE os Governos Contratantes da Convenção e os Estados Membros da Organização a:

a) prestar, em cooperação com a Organização, assistência àqueles Estados que tenham dificuldades em implementar ou atender aos requisitos das emendas adotadas ou do Código ISPS; e

b) utilizar o Programa Integrado de Cooperação Técnica da Organização como um dos instrumentos principais para obter assistência para prosseguir com a implementação e cumprimento das emendas adotadas e do Código ISPS;

2. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização tome as medidas adequadas, dentro do Programa Integrado de Cooperação Técnica, para reforçar ainda mais a assistência que já está sendo fornecida e promover, em cooperação, conforme apropriado, com organizações internacionais relevantes, a intensificação da capacidade da Organização de atender às necessidades futuras de países em desenvolvimento para a educação e treinamento contínuos e o aperfeiçoamento de sua infraestrutura e medidas de proteção marítima e portuária;

3. CONVIDA doadores, organizações internacionais e as indústrias portuária e de navegação a contribuir com recursos financeiros, humanos e/ou em espécie para o Programa Integrado de Cooperação Técnica da Organização voltados às suas atividades de proteção marítima e portuária;

4. CONVIDA TAMBÉM o Secretário-Geral a considerar antecipadamente o estabelecimento de um Fundo Fiduciário de Proteção Marítima a fim de prover uma fonte de recursos financeiros dedicada exclusivamente ao apoio para as atividades de cooperação técnica para a proteção marítima e, especialmente, para prestar apoio a iniciativas nacionais em países em desenvolvimento a fim de reforçar sua infraestrutura e medidas de proteção marítima.

**RESOLUÇÃO 6 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**IMPLEMENTAÇÃO ANTECIPADA DAS MEDIDAS ESPECIAIS PARA INTENSIFICAR A PROTEÇÃO MARÍTIMA**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como "a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RECONHECENDO a importante contribuição que a implementação das medidas especiais adotadas fará para a proteção e segurança das operações de navios, para a prevenção da poluição e para a segurança e proteção daqueles a bordo e em terra,

RECONHECENDO TAMBÉM que a tarefa de implementar os requisitos do capítulo XI-2 da Convenção e do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias ( doravante referido como "o Código") irá representar um fardo significativo para os Governos Contratantes, Administrações e organizações de proteção reconhecidas,

RELEMBRANDO que o Código requer que, a partir de 1 de julho de 2004, todo navio ao qual as disposições do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do Código se apliquem possuam um Plano de Proteção do Navio apropriado,

RELEMBRANDO TAMBÉM que cada um destes navios deverá ter um Certificado Internacional de Proteção do Navio, o mais tardar até 1 de julho de 2004,

RECONHECENDO AINDA que o processo de verificação de cumprimento por um navio, ao qual as disposições do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do Código se apliquem, aos requisitos do capítulo XI-2 e do Código não pode ser realizado até que o Plano de Proteção do Navio tenha sido aprovado e que suas disposições tenham sido implementadas a bordo,

DESEJANDO assegurar a fácil implementação das disposições do capítulo XI-2 da Convenção e do Código,

LEVANDO EM CONSIDERAÇÃO as dificuldades enfrentadas durante a implementação do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (Código ISM),

1. CHAMA atenção dos Governos Contratantes da Convenção e da indústria para o fato de que nem o capítulo XI-2 da Convenção nem o Código dispõe sobre qualquer extensão dos prazos de implementação para a introdução das medidas especiais envolvidas para intensificar a proteção marítima;

2. INSTA os Governos Contratantes a tomar, atribuindo alta prioridade, quaisquer medidas necessárias para concluir, assim que possível, quaisquer arranjos legislativos ou administrativos, que sejam exigidos a nível nacional, para implementar os requisitos das

emendas adotadas à Convenção (e do Código) relativas à certificação de navios que tenham o direito de arvorar a sua bandeira ou em relação às instalações portuárias situadas em seu território;

3. RECOMENDA que os Governos Contratantes e as Administrações envolvidas estipulem datas, antes da data de aplicação de 1 de julho de 2004, até as quais solicitações para:

1. revisão e aprovação dos Planos de Proteção do Navio;
2. verificação e certificação de navios; e
3. revisão e aprovação das Avaliações de Proteção das Instalações Portuárias e dos Planos de Proteção das Instalações Portuárias;

devam ser submetidas, de modo a permitir que os Governos Contratantes, as Administrações e as organizações de proteção reconhecidas tenham tempo de concluir o processo de revisão, aprovação, verificação e certificação e que os navios e instalações portuárias possam retificar quaisquer irregularidades;

4. CONVIDA os Governos Contratantes, a partir de 1 de julho de 2004, a reconhecer e aceitar como válido e como estando de acordo com os requisitos do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do Código quaisquer:

1. Planos de Proteção de Navios aprovados antes de 1 de julho de 2004, de acordo com as disposições da Parte A do Código, pelas Administrações ou em seu nome; e
2. Certificados Internacionais de Proteção de Navios emitidos antes de 1 de julho de 2004, de acordo com as disposições da parte A do Código, pelas Administrações ou em seu nome;

desde que estes se refiram a navios que em 1 de julho de 2004 tinham o direito de arvorar a bandeira do Estado da Administração que aprovou o plano em questão ou emitiu o certificado em questão, ou em nome da qual o plano foi aprovado e o certificado emitido;

5. RECOMENDA TAMBÉM que os Governos Contratantes e a indústria tomem medidas apropriadas antecipadamente a fim de assegurar que toda a infraestrutura necessária seja estabelecida para a implementação eficaz das medidas adotadas para intensificar a proteção marítima a bordo de navios e em terra.

**RESOLUÇÃO 7 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**ESTABELECIMENTO DE MEDIDAS APROPRIADAS PARA INTENSIFICAR A PROTEÇÃO DE NAVIOS, INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E UNIDADES MÓVIES DE PERFURAÇÃO AO LARGO DA COSTA, QUANDO POSICIONADAS, E PLATFORMAS FIXAS E FLUTUANTES NÃO COBERTAS PELO CAPÍTULO XI-2 DA CONVENÇÃO SOLAS DE 1974**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como " a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RELEMBRANDO que o capítulo XI-2 da Convenção se aplica somente a:

(a) os seguintes tipos de navios engajados em viagens internacionais:

1. navios de passageiros incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade; e
2. navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta; e
3. unidades móveis de perfuração ao largo da costa; e

(b) instalações portuárias que servem a tais navios engajados em viagens internacionais,

RECONHECENDO a importante contribuição que a implementação das medidas especiais adotadas fará para a proteção e segurança das operações de navios, para a prevenção da poluição e para a segurança e proteção daqueles a bordo e em terra,

RECONHECENDO TAMBÉM a necessidade de tratar e estabelecer medidas apropriadas para intensificar a proteção de navios e de instalações portuárias, diferentes das cobertas pelo capítulo XI-2 da Convenção,

RECONHECENDO AINDA que o estabelecimento de tais medidas irá intensificar ainda mais e contribuir positivamente para os esforços internacionais a fim de assegurar a proteção marítima e prevenir e suprimir atos que ameacem a proteção no setor de transporte marítimo,

1. CONVIDA os Governos Contratantes da Convenção a estabelecer, conforme considerarem necessário, e divulgar, conforme julgarem adequado, medidas apropriadas para intensificar a proteção de navios e de instalações portuárias, diferentes daquelas cobertas pelo capítulo XI-2 da Convenção;

2. INCENTIVA, em particular, os Governos Contratantes a estabelecer, conforme julgarem necessário, e a divulgar, conforme considerarem adequado, informações para

facilitar as interações de navios e instalações portuárias aos quais o capítulo XI-2 da Convenção se aplique com navios não cobertos pelo capítulo XI-2 da Convenção;

3. INCENTIVA TAMBÉM os Governos Contratantes a estabelecer, conforme considerarem necessário, e a divulgar, conforme julgarem adequado, informações para facilitar o contato e as comunicações entre as pessoas responsáveis pela proteção do navio e da companhia e as autoridades responsáveis pela proteção das instalações portuárias não cobertas pelo capítulo XI-2 da Convenção, antes de um navio entrar ou sair de tal porto;

4. INCENTIVA AINDA os Governos Contratantes, ao exercitar suas responsabilidades por unidades móveis de perfuração ao largo da costa e por plataformas fixas e flutuantes que estejam operando em sua Plataforma Continental ou dentro de sua Zona Econômica Exclusiva, a assegurar que quaisquer disposições relativas à proteção aplicáveis a tais unidades e plataformas permitam a interação com aquelas aplicáveis a navios cobertos pelo capítulo XI-2 da Convenção, os quais sirvam ou operem em conjunto com tais unidades ou plataformas;

5. SOLICITA aos Governos Contratantes que informem a Organização sobre quaisquer ações que tenham tomado a este respeito.

**RESOLUÇÃO 8 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**INTENSIFICAÇÃO DA PROTEÇÃO EM COOPERAÇÃO COM A ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO**
**(Documentos de Identidade de Marítimos e Trabalho relativo a questões mais abrangentes sobre Proteção Portuária)**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como "a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RECONHECENDO a importante contribuição que a implementação das medidas especiais adotadas fará para a proteção e segurança das operações de navios, para a prevenção da poluição e para a segurança e proteção daqueles a bordo e em terra,

RECONHECENDO TAMBÉM a necessidade de prosseguir com os trabalhos e estabelecer, conforme a necessidade, medidas adicionais apropriadas para intensificar a proteção de navios e de instalações portuárias,

RECONHECENDO AINDA que o desenvolvimento e uso de um Documento de Identidade de Marítimos verificável irá intensificar ainda mais e contribuir positivamente para os esforços internacionais a fim de assegurar a proteção marítima e prevenir e suprimir atos que ameacem a proteção no setor de transporte marítimo,

CIENTES das competências e do trabalho realizado pela Organização Internacional do Trabalho (doravante referida como "a OIT") na área de desenvolvimento e adoção de padrões internacionais de trabalho,

RELEMBRANDO a Convenção sobre Documentos de Identidade de Marítimos de 1958 (No.108), adotada pela Conferência Internacional do Trabalho em 13 de maio de 1958, a qual entrou em vigor em 19 de fevereiro de 1961,

RELEMBRANDO TAMBÉM que o Órgão Diretor da OIT, em sua 283ª sessão, em março de 2002, inseriu a questão de " Melhor proteção para os Marítimos" como um item urgente na agenda da 91ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho, a se realizar em junho de 2003, com vistas à adoção de um Protocolo à Convenção sobre Documentos de Identidade de Marítimos de 1958 ( No. 108),

RELEMBRANDO AINDA a cooperação de longa data entre a Organização Marítima Internacional (doravante referida como "a Organização") e a OIT na área de transporte marítimo internacional,

NOTANDO, com satisfação, o trabalho realizado até o momento pelo Órgão Diretor da OIT e pelo Escritório Internacional do Trabalho sobre documentos de identidade de marítimos e sobre a proteção de trabalhadores dos portos e das docas,

1. CONVIDA a OIT a prosseguir com o desenvolvimento de um Documento de Identidade de Marítimos com urgência, o qual deve cobrir, *inter alia,* um documento para

fins profissionais; um documento de proteção verificável e um documento de informações sobre certificação;

2. SOLICITA que a Organização considere os resultados da 91ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho sobre “Melhor Proteção para os Marítimos” e que tome as medidas apropriadas, conforme julgar adequado;

3. CONVIDA os Estados, através de suas delegações tríplices, a participar da 91ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho, em junho de 2003, e a considerar favoravelmente e, o mais cedo possível, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão ao novo Instrumento da OIT sobre documentos de identificação de marítimos, uma vez que estes sejam adotados;

4. CONVIDA a Organização e a OIT a estabelecer um Grupo de Trabalho conjunto IMO/OIT para executar qualquer trabalho adicional, que possa ser requerido, sobre a questão mais ampla de proteção portuária, com base nos termos de referência estipulados no Anexo;

5. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização contribua, com a especialização adequada, para o trabalho da OIT sobre “Melhor Proteção para a Identificação de Marítimos” e para a proposta de trabalho conjunto sobre a questão abrangente de proteção portuária;

6. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização transmita uma cópia desta resolução ao Diretor-Geral do Escritório Internacional do Trabalho.

ANEXO

**TRABALHO DA IMO/OIT SOBRE PROTEÇÃO PORTUÁRIA**

**POSSÍVEIS TERMOS DE REFERÊNCIA**

1. O Grupo de Trabalho conjunto IMO/OIT sobre Proteção Portuária, com respeito às emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, e ao Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) adotado em dezembro de 2002 pela Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, com vistas a introduzir requisitos obrigatórios e diretrizes relativos à intensificação da segurança e proteção de navios e de instalações portuárias, deve:

1. considerar e recomendar, para fins de intensificação da segurança e proteção do meio ambiente, a forma e conteúdo de quaisquer diretrizes que possam ser requeridas sobre a questão mais abrangente de proteção portuária, incluindo a relação entre a proteção do navio e do porto e considerações sobre as questões mais amplas de proteção e de segurança e de proteção ao meio ambiente relevantes para as áreas do porto, incluindo a questão de identificação verificável daqueles que trabalham nestas áreas ou têm acesso às mesmas;

2. considerar a necessidade de quaisquer requisitos obrigatórios relativos às questões acima e, caso seja identificada tal necessidade, recomendar a forma e o conteúdo de tais requisitos; e

3. preparar e submeter um relatório (incluindo trabalhos temporários e relatórios de progresso) sobre as questões acima, juntamente com os motivos e justificativas relevantes, assim como uma avaliação do impacto, benefícios e custos das recomendações, para consideração pela Organização Marítima Internacional e pela Organização Internacional do Trabalho.

2. A Organização Marítima Internacional e a Organização Internacional do Trabalho irão monitorar o trabalho do Grupo de Trabalho conjunto IMO/OIT sobre Proteção Portuária e, conforme surgir a necessidade, emitir instruções apropriadas e orientações ao Grupo de Trabalho.

**RESOLUÇÃO 9 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**INTENSIFICAÇÃO DA PROTEÇÃO EM COOPERAÇÃ COM A ORGANIZAÇÃO ALFANDEGÁRIA MUNDIAL**
**(Unidades Fechadas de Transporte de Cargas)**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como "a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RECONHECENDO a importante contribuição que a implementação das medidas especiais adotadas fará para a proteção e segurança das operações de navios, para a prevenção da poluição e para a segurança e proteção daqueles a bordo e em terra,

RECONHECENDO TAMBÉM a necessidade de tratar e estabelecer medidas apropriadas para intensificar a proteção de navios e de instalações portuárias em aspectos diferentes dos cobertas pelo capítulo XI-2 da Convenção,

RELEMBRANDO que a Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965, já contém requisitos relativos à provisão à Administração de dados comerciais relacionados com o movimento de cargas por mar,

RECONHECENDO AINDA a necessidade de incluir, no devido tempo, na Convenção requisitos apropriados para tratar especificamente da proteção de unidades de transporte de cargas fechadas (doravante referidas como "CTUs fechadas") e que tais requisitos irão intensificar ainda mais e contribuir para os esforços internacionais a fim de assegurar a proteção marítima e prevenir e suprimir atos que ameacem a proteção no setor de transporte marítimo,

RECONHECENDO ADEMAIS a natureza inter-modal e internacional dos movimentos das CTUs fechadas, a necessidade de garantir a proteção de toda a rede de abastecimento e o respectivo papel de todos aqueles envolvidos,

RELEMBRANDO TAMBÉM o papel das organizações de fronteira, especialmente das Administrações Alfandegárias, no controle do movimento de CTUs fechadas,

CIENTES das competências e do trabalho realizado pela Organização Alfandegária Mundial (doravante referida como " a WCO) na área de transporte marítimo internacional,

RELEMBRANDO AINDA a cooperação de longa data entre a Organização Marítima Internacional (doravante referida como "a Organização") e a WCO na área de transporte marítimo internacional,

NOTANDO, com satisfação, a assinatura em 23 de julho de 2002, de um Memorando de Entendimento para reforçar a cooperação entre as duas Organizações,

1. CONVIDA a WCO a considerar, com urgência, medidas para intensificar a proteção de todos os movimentos internacionais de CTUs fechadas;

2. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização contribua com conhecimentos especializados relativos ao transporte marítimo e, em particular, ao transporte de CTUS fechadas por mar, nos debates realizados na WCO;

3. CONCORDA que a Convenção deve ser emendada, se e quando apropriado, a fim de implementar as decisões relevantes tomadas pela WCO e endossadas pelos Governos Contratantes da Convenção, desde que estas tenham relação com o transporte de CTUs fechadas por mar;

4. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização transmita uma cópia desta resolução ao Secretário-Geral da OAM.

**RESOLUÇÃO 10 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**IMPLEMENTAÇÃO ANTECIPADA DE UM SISTEMA DE LONGO ALCANCE PARA O RASTREAMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE NAVIOS**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante referida como " a Convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RELEMBRANDO que o rastreamento e identificação de longo alcance de navios é uma medida que contribui em muito para a intensificação da proteção marítima e dos Estados Costeiros como um todo,

TENDO RECONHECIDO que o sistema de rastreamento do Inmarsat C é atualmente um sistema apropriado para o rastreamento e identificação de longe alcance de navios,

RECONHECENDO a importância de uma implementação antecipada do rastreamento e identificação de longo alcance de navios,

RECONHECENDO TAMBÉM que o equipamento instalado a bordo e em terra está disponível para uso imediato e permitirá a implementação antecipada de tais medidas,

1. INSTA os Governos Contratantes a tomar, atribuindo prioridade, quaisquer medidas necessárias a nível nacional para implementar e iniciar o rastreamento e identificação de longo alcance de navios;

2. CONVIDA os Governos Contratantes a incentivar os navios com direito a arvorar a bandeira de seu Estado a tomar as medidas necessárias de modo a estarem preparados para responder automaticamente às interrogações do Inmarsat C, ou de outros sistemas disponíveis;

3. SOLICITA que os Governos Contratantes considerem todos os aspectos relacionados com a introdução do rastreamento e identificação de longo alcance de navios, incluindo seu potencial para o mal uso como um auxiliar no ataque a navios e a necessidade de confidencialidade com respeito às informações obtidas.

**RESOLUÇÃO 11 DA CONFERÊNCIA**
**(adotada em 12 de dezembro de 2002)**

**ASPECTOS RELATIVOS AO ELEMENTO HUMANO E LICENÇA EM TERRA PARA MARÍTIMOS**

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, conforme emendada (doravante designada "a convenção"), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima,

RECONHECENDO que a indústria da navegação e a facilidade no transporte de mercadorias são essenciais para o comércio mundial,

RELEMBRANDO que a Assembléia da Organização Marítima Internacional (doravante referida como " a Organização") adotou a resolução A.907(22) sobre o programa de trabalho de longo prazo da Organização ( até 2008) e que o elemento humano é um aspecto importante do mesmo,

RELEMBRANDO TAMBÉM as disposições da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965, conforme emendada, a qual estabeleceu, *inter alia,* o direito geral dos membros estrangeiros da tripulação baixarem terra enquanto o navio no qual chegaram estiver no porto, desde que as formalidades tenham sido cumpridas na chegada do navio e que as autoridades públicas não tenham razão para recusar a permissão de baixar terra por motivos de saúde, segurança ou ordem pública;

RELEMBRANDO AINDA os princípios geralmente aceitáveis de direitos humanos internacionais aplicáveis a todos os trabalhadores, incluindo os marítimos,

CONSIDERANDO que, dada a natureza global da indústria da navegação, os marítimos precisam de proteção especial,

ESTANDO CIENTES de que os marítimos moram e trabalham em navios envolvidos no comércio internacional e que o acesso a instalações em terra e a licença em terra são elementos vitais para o bem estar geral dos marítimos e, conseqüentemente, para se alcançar mares mais seguros e oceanos mais limpos,

ESTANDO CIENTES TAMBÉM que a capacidade de baixar terra é essencial para entrar e sair de um navio após decorrido o período acordado de serviço,

1. INSTA os Governos Contratantes a levar em conta o elemento humano, a necessidade de prover proteção especial aos marítimos e a importância crucial da licença em terra ao implementar as disposições do capítulo XI-2 da Convenção e do Código Internacional para a Proteção de Navio e Instalações Portuárias ( Código ISPS), (doravante referido como " o Código");

2. INCENTIVA os Governos Contratantes, os Estados Membros da Organização e organizações não governamentais com status consultivo na Organização a informar à Organização quaisquer casos nos quais o elemento humano tenha sofrido algum efeito adverso devido à implementação das disposições do capítulo XI-2 da Convenção ou do Código; e

3. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização traga à atenção do Comitê de Segurança Marítima e do Comitê de Facilitação da Organização quaisquer problemas relacionados com o elemento humano que tenham sido comunicados à Organização como resultado da implementação do capítulo XI-2 da Convenção ou do Código.