

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

DISPOSIÇÕES 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 à 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 apresentadas 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 subsequentes a uma avaliação previamente aprovada;
- aprovar o Plano de Proteção das Instalações Portuárias e quaisquer emendas subsequentes 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 das 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 subsequentes a uma avaliação previamente aprovada;
- a aprovação de um Plano de Proteção das Instalações Portuárias ou quaisquer emendas subsequentes 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 a 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 para 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 subsequente 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 Os 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 Código¹.

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 uma 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.

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;

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.

- .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 Guarneamento

4.28 Para o estabelecimento de um guarneamento mínimo e seguro de um navio, a Administração deve levar em conta² que as disposições para estabelecer esse mínimo, conforme a

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 Guarneamento Seguro. Esta revisão poderá resultar em emendas à regra V/14.

regra V/14³, 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. 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 cumprimento⁴

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 atual⁵. 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.

4.32 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:

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

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).

- .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, subsequente 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 1998⁶, 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.

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 (PFSA) 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 PFSA pode também identificar instalações em áreas altamente populosas ou em suas vizinhanças, ou operações economicamente importantes que justifiquem uma DoS.

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

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 deve 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 o 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 frequência 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 frequência 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 frequência 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 frequência 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 frequência 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 tubulações;
- .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

9.22 Para o nível 2 de proteção, a frequência 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 frequência 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 frequência 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 frequência e do detalhamento na verificação física e visual;
- .2 o aumento da frequência 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 revistas 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, vigias, 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 quando 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 frequência 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 aplica⁷;
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 auditar 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.

11 FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DA COMPANHIA

Diretrizes relevantes são fornecidas nas seções 8, 9 e 13

12 OFICIAL DE PROTEÇÃO DO NAVIO

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.

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

13 FORMAÇÃO, SIMULAÇÕES E EXERCÍCIOS SOBRE PROTEÇÃO DO NAVIO

Formação

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 formação 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 formação/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 formação 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 formação/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 frequência 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 frequência 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 revistas. A frequência 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 frequência 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 públicas; 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 frequência 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 frequência 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 câes.

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 PFSP 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 frequência 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 frequência 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 frequência 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 frequência 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 revistas 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 frequência 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 auditar 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;

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 auditar 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 uma 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;
2. reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção; e
3. 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:

4. em escala real ou ao vivo;
5. simulação estática em modelo ou seminários; ou
6. 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

Modelo de uma Declaração de Proteção entre o navio e a instalação portuária⁸

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.

Atividade	A colocação das iniciais do SSO ou PFSO nestas colunas indica que a atividade será executada, de acordo com o plano relevante aprovado, por	
	A instalação portuária	O navio
Assegurar a execução de todos os deveres relativos à 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

⁸ Este formulário modelo de Declaração de Proteção é para utilização entre um navio e uma instalação portuária. Caso a Declaração de Proteção cubra dois navios, este modelo deve ser modificado adequadamente.

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:
<i>(Assinatura do PFSO)</i>	<i>(Assinatura do Comandante ou do SSO)</i>

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

Dados para Contato	
<i>(a ser completado, conforme apropriado)</i> <i>(indicar os números de telefone ou os canais de rádio ou frequências a serem utilizados)</i>	
para a instalação portuária:	para o navio:

Instalação Portuária

PFSO

Comandante:

SSO

Companhia

CSO

APÊNDICE 2

Modelo de uma Declaração de Cumprimento de uma Instalação Portuária

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:.....