

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B**     **REGULAMENTO (CE) N.º 725/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
                  **de 31 de Março de 2004**  
                  **relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias**  
                  **(Texto relevante para efeitos do EEE)**  
                  (JO L 129 de 29.4.2004, p. 6)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <b><u>M1</u></b>	Decisão 2009/83/CE da Comissão de 23 de Janeiro de 2009	L 29	53	31.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Regulamento (CE) n.º 219/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2009	L 87	109	31.3.2009



**REGULAMENTO (CE) N.º 725/2004 DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO**

**de 31 de Março de 2004**

**relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações  
portuárias**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) As acções ilícitas intencionais e, em especial, o terrorismo contam-se entre as ameaças mais graves para os ideais de democracia e de liberdade e os valores da paz, que constituem a própria essência da União Europeia.
- (2) Convém assegurar, a todo o momento, a protecção do transporte marítimo na Comunidade Europeia, dos cidadãos que o utilizam e do ambiente face a ameaças de acções ilícitas intencionais, como actos de terrorismo, de pirataria e outros actos análogos.
- (3) No âmbito do transporte de mercadorias que contêm substâncias particularmente perigosas, químicas e radioactivas, por exemplo, os perigos suscitados por acções ilícitas internacionais podem ter graves consequências para os cidadãos e para o ambiente da União.
- (4) A Conferência Diplomática da Organização Marítima Internacional (OMI) adoptou, em 12 de Dezembro de 2002, alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) e um código internacional para a segurança dos navios e das instalações portuárias (Código ISPS). Destinados a reforçar a segurança dos navios utilizados no tráfego internacional e das instalações portuárias conexas, estes instrumentos incluem disposições obrigatórias, devendo-se especificar o alcance de algumas delas na Comunidade, bem como recomendações, algumas das quais devem ser tornadas obrigatórias na Comunidade.
- (5) Sem prejuízo da regulamentação dos Estados-Membros no domínio da segurança nacional e das medidas que podem ser adoptadas com base no Título VI do Tratado da União Europeia, para a realização do objectivo enunciado no considerando 2, deverão ser adoptadas medidas úteis no domínio da política de transporte marítimo, estabelecendo normas comuns para a interpretação, aplicação e acompanhamento, a nível comunitário, das disposições adoptadas pela Conferência Diplomática da OMI de 12 de Dezembro de 2002. Convém que sejam delegadas na Comissão

<sup>(1)</sup> JO C 32 de 5.2.2004, p. 21.

<sup>(2)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de (ainda não publicado no Jornal Oficial), e Decisão do Conselho de 22 de Março de 2004.

**▼B**

competências de execução para a adopção das medidas de aplicação específicas.

- (6) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (7) Além dos navios utilizados no tráfego marítimo internacional e das instalações portuárias que os servem, a protecção dos navios que efectuem serviços nacionais no interior da Comunidade, bem como das instalações portuárias que os servem, deve ser reforçada, especialmente no que se refere aos navios de passageiros devido ao número de vidas humanas em causa.
- (8) A parte B do Código ISPS inclui certas orientações que importa tornar obrigatórias na Comunidade para contribuir de forma homogénea para a realização do objectivo enunciado no considerando 2.
- (9) Para contribuir para o objectivo reconhecido e necessário de promoção do transporte marítimo intracomunitário de curta distância, os Estados-Membros devem ser convidados a celebrar, à luz do disposto na regra 11 das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo, convénios de protecção do tráfego marítimo regular intracomunitário em rotas fixas que utiliza instalações portuárias conexas específicas, sem que tal comprometa o nível geral de protecção almejado.
- (10) No que se refere às instalações portuárias situadas em portos que servem ocasionalmente o tráfego marítimo internacional, poderia ser desproporcionado aplicar a título permanente o conjunto das regras de protecção previstas no presente regulamento. Compete aos Estados-Membros determinar, à luz das avaliações da protecção que realizarão, os portos abrangidos e as medidas de substituição que assegurem um nível de protecção adequado.
- (11) O respeito das regras de protecção pelos navios de todas as proveniências que pretendam entrar num porto da Comunidade deverá ser objecto de um acompanhamento rigoroso pelos Estados-Membros. Os Estados-Membros deverão designar uma «autoridade competente para a protecção do transporte marítimo» encarregada de coordenar, implementar e acompanhar a aplicação das medidas de protecção previstas no presente regulamento no que se refere aos navios e às instalações portuárias. Esta autoridade deve exigir a todos os navios que pretendam entrar no porto a apresentação prévia das informações relativas ao seu certificado internacional de protecção e aos níveis de segurança a que estão a operar e operaram anteriormente, bem como quaisquer outras informações de ordem prática relativas à protecção.
- (12) Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de conceder isenções da exigência sistemática de fornecimento das informações referidas no décimo-primeiro considerando no que se refere aos serviços marítimos regulares intracomunitários ou nacionais, desde que essas informações possam ser fornecidas a qualquer momento pelas companhias que operam os referidos serviços, mediante pedido das autoridades competentes dos Estados-Membros.
- (13) Os controlos de protecção no porto podem ser realizados pelas autoridades competentes para a protecção do transporte marítimo de protecção dos Estados-Membros, bem como, no que respeita ao certificado internacional de protecção, pelos inspectores afectos à inspecção de navios pelo Estado do porto, conforme previsto na Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de

**▼B**

trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) <sup>(1)</sup>. Por conseguinte, quando estejam envolvidas autoridades diferentes convém prever a sua complementaridade.

- (14) Tendo em conta a intervenção de diversas partes na aplicação das medidas de protecção, cada Estado-Membro deve designar uma autoridade competente única encarregada de coordenar e acompanhar, a nível nacional, a aplicação das medidas de protecção do transporte marítimo. Os Estados-Membros deverão criar os meios necessários e estabelecer um plano nacional de aplicação do presente regulamento com vista à realização do objectivo enunciado no considerando 2, nomeadamente através de um calendário de aplicação antecipada de certas medidas, de acordo com as indicações constantes da resolução 6 adoptada em 12 de Dezembro de 2002 pela Conferência Diplomática da OMI. A eficácia dos controlos da aplicação de cada sistema nacional deverá ser objecto de inspecções supervisionadas pela Comissão.
- (15) A aplicação efectiva e uniforme das medidas desta política suscita importantes questões em matéria de financiamento. O financiamento de certas medidas de segurança suplementares não deve provocar distorções da concorrência. Para esse efeito, a Comissão deve dar imediatamente início a um estudo (que aborde, nomeadamente, a repartição do financiamento entre as autoridades públicas e os operadores, sem prejuízo da repartição de competências entre os Estados-Membros e a Comunidade Europeia) e a apresentar os resultados desse estudo e as eventuais propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (16) As medidas necessárias à execução do presente regulamento, serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(2)</sup>. Deve-se prever um procedimento de adaptação do presente regulamento para ter em conta a evolução dos instrumentos internacionais e alargar, à luz da experiência adquirida, o carácter imperativo a outras disposições da parte B do Código ISPS para além daquelas que o presente regulamento já torna obrigatórias.
- (17) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, ou seja, o estabelecimento e a aplicação de medidas úteis no domínio da política de transporte marítimo, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, devido à dimensão europeia do presente regulamento, podendo, pois, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Objectivos**

1. O principal objectivo do presente regulamento consiste em estabelecer e aplicar medidas comunitárias destinadas a reforçar a protecção dos navios utilizados no tráfego internacional e no tráfego nacional e das instalações portuárias conexas face às ameaças de acções ilícitas intencionais.

<sup>(1)</sup> JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

<sup>(2)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

**▼B**

2. O presente regulamento destina-se igualmente a proporcionar uma base para a interpretação e aplicação harmonizadas e para o controlo comunitário das medidas especiais para reforçar a protecção do transporte marítimo, adoptadas pela Conferência Diplomática da OMI em 12 de Dezembro de 2002, que alterou a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) e adoptou o Código Internacional para a Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS).

*Artigo 2.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo», as alterações, constantes do anexo I do presente regulamento, que inserem o novo capítulo XI-2 no anexo da Convenção SOLAS da OMI, na sua versão actualizada;
2. «Código ISPS», o Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias da OMI, na sua versão actualizada;
3. «Parte A do Código ISPS», o preâmbulo e as prescrições obrigatórias que constituem a parte A do Código ISPS, constantes do anexo II do presente regulamento, respeitantes às disposições do capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, na sua versão actualizada;
4. «Parte B do Código ISPS», as orientações que constituem a parte B do Código ISPS, constantes do anexo III do presente regulamento, respeitantes às disposições do capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, na sua versão alterada, e às disposições da parte A do Código ISPS, na sua versão actualizada;
5. «Protecção do transporte marítimo», a combinação das medidas preventivas destinadas a proteger o transporte marítimo e as instalações portuárias contra as ameaças de acções ilícitas intencionais;
6. «Ponto de contacto para a protecção do transporte marítimo», o organismo designado por cada Estado-Membro para ser o interlocutor da Comissão e dos outros Estados-Membros, para facilitar, supervisionar e prestar informações sobre a aplicação das medidas de protecção do transporte marítimo estabelecidas no presente regulamento.
7. «Autoridade competente para a protecção do transporte marítimo», uma autoridade nomeada por um Estado-Membro para coordenar, implementar e supervisionar a aplicação das medidas de protecção previstas no presente regulamento em relação aos navios e/ou a uma ou várias instalações portuárias: As competências desta autoridade podem variar em função das funções que lhe são atribuídas;
8. «Tráfego marítimo internacional», todas as ligações marítimas efectuadas por um navio entre uma instalação portuária de um Estado-Membro e uma instalação portuária situada fora desse Estado-Membro e vice-versa;
9. «Tráfego marítimo nacional», todas as ligações efectuadas por um navio em zonas marítimas entre uma instalação portuária de um Estado-Membro e a mesma ou outra instalação portuária desse Estado-Membro;
10. «Serviço regular», uma série de travessias efectuadas de forma a servir o tráfego entre duas ou mais instalações portuárias:
  - a) segundo um horário publicado ou
  - b) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;

**▼B**

11. «Instalação portuária», o local em que tem lugar a interface navio/-porto. Inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do mar;
12. «Interface navio/porto», as interações que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou a prestação de serviços portuários, de ou para o navio.
13. «Acção ilícita intencional», acto voluntário que, pela sua natureza ou pelo seu contexto, possa causar danos aos navios utilizados no tráfego marítimo tanto internacional como nacional, aos seus passageiros ou à sua carga, bem como às instalações portuárias que os servem.

*Artigo 3.º***Medidas comuns e âmbito de aplicação**

1. No que se refere ao tráfego marítimo internacional, os Estados-Membros devem aplicar na íntegra e até 1 de Julho de 2004, as medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo e a parte A do Código ISPS, nas condições previstas nos referidos actos e relativamente aos navios, companhias e instalações portuárias por eles abrangidos.

2. No que se refere ao tráfego marítimo nacional, os Estados-Membros devem aplicar, até 1 de Julho de 2005, as medidas especiais para reforçar a protecção do transporte marítimo da Convenção SOLAS e da parte A do Código ISPS, aos navios de passageiros afectos ao tráfego nacional, pertencentes à classe A na acepção do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros <sup>(1)</sup>, bem como às suas companhias, definidas na regra IX/1 da Convenção SOLAS, e às instalações portuárias que os servem.

3. Os Estados-Membros decidem, com base nos resultados de uma avaliação obrigatória do risco para a protecção, em que medida aplicação, até 1 de Julho de 2007, o presente regulamento às diferentes categorias de navios afectos ao tráfego nacional que não as mencionadas no segundo parágrafo, bem como às companhias que os exploram e às instalações portuárias que os servem. Essa decisão não deve pôr em causa o nível global de protecção.

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de todas as decisões que tomem nesse sentido, logo que tenham sido adoptadas, bem como da sua revisão periódica, que deve ter lugar a intervalos não superiores a cinco anos.

4. Na aplicação das disposições que decorrem dos n.ºs 1, 2 e 3, os Estados-Membros devem ter plenamente em conta as orientações da parte B do Código ISPS.

5. Os Estados-Membros devem observar, como se fossem obrigatórias, as disposições dos seguintes parágrafos da parte B do Código ISPS:

- 1.12 (revisão dos planos de protecção dos navios),
- 1.16 (avaliação da protecção das instalações portuárias),
- 4.1 (protecção da confidencialidade dos planos de protecção e das avaliações da protecção),
- 4.4 (organização de protecção reconhecida),

<sup>(1)</sup> JO L 144 de 15.5.1998, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/75/CE (JO L 190 de 30.7.2003, p. 6).

**▼B**

- 4.5 (competências mínimas das organizações de protecção reconhecidas),
- 4.8 (estabelecimento do nível de protecção),
- 4.14, 4.15 e 4.16 (pontos de contacto e informações no que respeita aos planos de protecção das instalações portuárias),
- 4.18 (documentos de identificação),
- 4.24 (aplicação pelos navios das medidas de protecção preconizadas pelo Estado em cujas águas territoriais navegam),
- 4.28 (lotações dos navios),
- 4.41 (comunicação de informações em caso de expulsão de um porto ou não autorização de entrada num porto),
- 4.45 (navios de um Estado que não é parte na Convenção),
- 6.1 (obrigação, para a companhia, de fornecer ao comandante informações sobre os operadores do navio),
- 8.3 a 8.10 (normas mínimas relativas à avaliação da protecção do navio),
- 9.2 (normas mínimas relativas ao plano de protecção do navio),
- 9.4 (independência das organizações de protecção reconhecidas),
- 13.6 e 13.7 (periodicidade dos treinos e exercícios de protecção das tripulações dos navios e dos oficiais de protecção das companhias e dos navios),
- 15.3 e 15.4 (normas mínimas relativas à avaliação da protecção da instalação portuária),
- 16.3 e 16.8 (normas mínimas relativas ao plano de protecção da instalação portuária),
- 18.5 e 18.6 (periodicidade dos treinos e exercícios de protecção nas instalações portuárias e dos oficiais de protecção das instalações portuárias).

6. Não obstante o disposto no ponto 15.4 da parte A do Código ISPS, a revisão periódica das avaliações de protecção das instalações portuárias prevista no ponto 1.16 da parte B do Código ISPS deve ter lugar, o mais tardar, cinco anos a contar da data de elaboração do plano ou da sua última revisão.

7. O presente regulamento não se aplica a navios de guerra e de transporte de tropas, navios de carga de arqueação bruta inferior a 500, navios não movidos por meios mecânicos, navios de madeira de construção primitiva, navios de pesca ou navios não afectos a actividades comerciais.

8. Não obstante o disposto nos n.ºs 2 e 3, os Estados-Membros devem assegurar, quando da aprovação dos planos de protecção dos navios e das instalações portuárias, que esses planos contenham disposições adequadas para garantir que a protecção dos navios à qual se aplica o presente regulamento não é comprometida por qualquer navio, interface portuária ou actividade navio-navio realizada por um navio não abrangido pelo presente regulamento.

*Artigo 4.º***Comunicação de informações**

1. Cada Estado-Membro deve comunicar à OMI, à Comissão e aos restantes Estados-Membros as informações exigidas nos termos da regra 13 (comunicação de informações) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo.



**▼B**

2. Cada Estado-Membro deve fornecer à Comissão e aos restantes Estados-Membros os dados de contacto dos funcionários referidos no ponto 4.16 da parte B do Código ISPS, bem como as informações previstas no ponto 4.41 da parte B do Código ISPS, no caso de um navio ser expulso de um porto ou de lhe ser recusada a entrada num porto da Comunidade.

3. Cada Estado-Membro deve estabelecer a lista dos portos em causa, em função das avaliações da segurança das instalações portuárias efectuadas, e definir o âmbito das disposições adoptadas em aplicação do ponto 2 da regra 2 (aplicação às instalações portuárias que servem ocasionalmente navios que efectuam viagens internacionais) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo.

Cada Estado-Membro deve comunicar a referida lista aos demais Estados-Membros e à Comissão, o mais tardar, até 1 de Julho de 2004. A Comissão e os Estados-Membros interessados também devem ser informados sobre os detalhes suficientes das medidas adoptadas.

*Artigo 5.º***Convénios de segurança alternativos ou disposições de protecção equivalentes**

1. Para efeitos do presente regulamento, a regra 11 (convénios de protecção alternativos) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo pode igualmente aplicar-se ao tráfego marítimo intracomunitário regular em rotas fixas que utiliza instalações portuárias conexas.

2. Para esse efeito, os Estados-Membros podem celebrar entre si, nas matérias que lhes digam respeito, os convénios bilaterais ou multilaterais previstos na referida regra. Os Estados-Membros podem, em especial, considerar a possibilidade de convénios para a promoção do transporte marítimo intracomunitário de curta distância.

Os Estados-Membros em causa devem notificar a Comissão dos convénios e fornecer detalhes suficientes das medidas, por forma a que esta possa considerar se o convénio compromete o nível de protecção de outros navios ou portos não cobertos pelo convénio. Os detalhes das medidas directamente relacionadas com a segurança nacional, eventualmente adoptadas, podem ser omitidos na notificação da Comissão.

A Comissão deve verificar se os convénios asseguram um nível de protecção adequado, nomeadamente, em função das prescrições do ponto 2 da regra 11 supramencionada, e se são conformes com o direito comunitário e com o funcionamento adequado do mercado interno. Quando os convénios não preencham estes critérios, a Comissão deve adoptar uma decisão no prazo de quatro meses, nos termos do n.º 3 do artigo 11.º; nesse caso, os Estados-Membros em causa devem revogar ou adaptar em consonância os convénios.

3. A periodicidade da revisão dos referidos convénios prevista no ponto 4 da regra 11 das medidas especiais para reforçar a protecção do transporte marítimo não pode ser superior a cinco anos.

4. Os Estados-Membros podem adoptar, para os navios afectos ao tráfego nacional e as instalações portuárias referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º do presente regulamento, disposições de protecção equivalentes, previstas na regra 12 (disposições de segurança equivalentes) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo, desde que tais medidas sejam, pelo menos, tão eficazes como as prescritas no capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e as disposições obrigatórias pertinentes do Código ISPS.

Os Estados-Membros em causa devem comunicar à Comissão detalhes suficientes das disposições, assim que tiverem sido adoptadas, bem



**▼B**

como as respectivas revisões periódicas, o mais tardar, cinco anos a contar da sua adopção ou última revisão.

As condições de aplicação dessas disposições devem ser objecto das inspecções previstas nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 9.º do presente regulamento a realizar pela Comissão nos termos aí previstos.

*Artigo 6.º***Fornecimento de informações em matéria de protecção antes da entrada num porto de um Estado-Membro**

1. Quando um navio, objecto das prescrições das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo e do Código ISPS ou do disposto no artigo 3.º do presente regulamento, anunciar a sua intenção de entrar num porto de um Estado-Membro, a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo desse Estado-Membro deve exigir a apresentação das informações previstas no ponto 2.1 da regra 9 (navios que pretendem entrar num porto de outro Governo Contratante) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo. Essa autoridade deve analisar, na medida do necessário, as informações fornecidas e aplicar, se necessário, o procedimento previsto no n.º 2 da mesma regra.

2. As informações referidas no n.º 1 são fornecidas:

- a) Com uma antecedência mínima de vinte e quatro horas, ou
- b) O mais tardar, no momento em que o navio larga do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a vinte e quatro horas, ou
- c) Se o porto de escala não for conhecido ou mudar durante a viagem, logo que esse porto de escala seja conhecido.

3. Deve-se conservar um relatório do procedimento seguido para cada navio objecto de um incidente de protecção, tal como definido no ponto 1.13 da regra 1 (definições) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo.

*Artigo 7.º***Isenções do fornecimento de informações em matéria de protecção antes da entrada num porto**

1. Os Estados-Membros podem prever isenções ao disposto no artigo 6.º para os serviços regulares efectuados entre instalações portuárias situadas no seu território, desde que:

- a) A companhia que explora os serviços regulares supramencionados elabore, actualize e transmita uma lista dos navios em causa à autoridade competente para a protecção do transporte marítimo no porto em questão;
- b) Relativamente a cada viagem efectuada, sejam disponibilizadas à autoridade competente para a protecção do transporte marítimo, mediante pedido, as informações previstas no ponto 2.1 da regra 9 das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo. A companhia deve instituir um sistema interno que garanta, vinte e quatro horas por dia, a transmissão das referidas informações à autoridade para a protecção do transporte marítimo imediatamente após a recepção do pedido.

2. Quando um serviço regular internacional é explorado entre dois ou mais Estados-Membros, cada Estado-Membro envolvido pode solicitar aos restantes a concessão de uma isenção para esse serviço, nas condições previstas no n.º 1.

3. Os Estados-Membros devem verificar periodicamente a observância das condições previstas nos n.ºs 1 e 2. Quando pelo menos uma

**▼B**

dessas condições deixar de ser preenchida, os Estados-Membros devem retirar imediatamente o privilégio da isenção à companhia em causa.

4. Os Estados-Membros devem elaborar e actualizar a lista das companhias e dos navios isentos em aplicação do presente artigo. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão e a qualquer Estado-Membro interessado a referida lista e as suas actualizações.

5. Não obstante o disposto nos n.ºs 1 e 2, um Estado-Membro pode, antes da entrada num porto, por razões de segurança e caso a caso, solicitar a prestação das informações referidas no ponto 2.1 da regra 9 das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo.

*Artigo 8.º***Controlo de protecção nos portos de um Estado-Membro**

1. O controlo do certificado previsto no ponto 1.1 da regra 9 (controlo dos navios nos portos) das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo, é realizado no porto pela autoridade competente para a protecção do transporte marítimo definida no n.º 7 do artigo 2.º do presente regulamento ou pelos inspectores definidos no n.º 5 do artigo 2.º da Directiva 95/21/CE.

2. Quando o funcionário que procede ao controlo do certificado referido no n.º 1 tiver motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo ou do Código ISPS, mas não pertence a uma autoridade que, nesse Estado-Membro, é responsável pela aplicação das medidas previstas nos pontos 1.2 e 1.3 da regra 9 das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo, deverá remeter imediatamente a questão para a referida autoridade.

*Artigo 9.º***Aplicação e controlo da conformidade**

1. Os Estados-Membros desempenham as funções administrativas e de controlo que decorrem das disposições previstas das medidas especiais da Convenção SOLAS para reforçar a protecção do transporte marítimo e do Código ISPS. Os Estados-Membros devem assegurar que se criem e consagrem todos os meios necessários à aplicação do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros devem designar um ponto de contacto para a protecção marítima até 1 de Julho de 2004.

3. Cada Estado-Membro deve adoptar um programa nacional de aplicação do presente regulamento.

4. Seis meses a contar da data de aplicação das medidas pertinentes referidas no artigo 3.º, a Comissão, em cooperação com o ponto de contacto referido no n.º 2, deve dar início à realização das inspecções, incluindo as inspecções de uma amostra adequada de instalações portuárias e das companhias em causa, para controlar a aplicação do presente regulamento pelos Estados-Membros. Nessas inspecções devem ser tomadas em consideração as informações fornecidas pelo ponto de contacto referido no n.º 2, nomeadamente os relatórios de controlo. As modalidades de inspecção devem ser adoptadas nos termos no n.º 2 do artigo 11.º

5. Os agentes mandatados pela Comissão para realizarem as inspecções previstas no n.º 4 devem apresentar, antes de a elas procederem, uma autorização escrita dos serviços da Comissão especificando a natureza e o objectivo da inspecção, bem como a data prevista para o seu

**▼B**

início. A Comissão deve informar os Estados-Membros interessados, em tempo útil antes da realização das inspecções.

O Estado-Membro interessado deve aceitar estas inspecções e garantir que os organismos ou as pessoas em causa também as aceitem.

6. A Comissão deve comunicar os relatórios de inspecção ao Estado-Membro interessado que, no prazo de três meses a contar da sua recepção, deve comunicar detalhes suficientes das medidas adoptadas para corrigir as eventuais deficiências detectadas. O relatório e a lista das medidas adoptadas devem ser transmitidos ao comité referido no n.º 1 do artigo 11.º

*Artigo 10.º***Integração das alterações aos instrumentos internacionais**

1. Os instrumentos internacionais aplicáveis referidos no artigo 2.º, aplicados nos termos do n.º 1 do artigo 3.º, são os que tiverem entrado em vigor, incluindo as suas mais recentes alterações, com excepção das alterações excluídas do âmbito do presente regulamento, decorrentes do processo de controlo de conformidade previsto no n.º 5.

**▼M2**

2. A Comissão decide da integração das alterações aos instrumentos internacionais referidos no artigo 2.º, no que diz respeito aos navios que efectuam serviços nacionais e às instalações portuárias que os servem e aos quais se aplica o presente regulamento, na medida em que constituam uma actualização técnica das disposições da Convenção SOLAS e do Código ISPS. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º. Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 5 do artigo 11.º. O processo de controlo de conformidade previsto no n.º 5 do presente artigo não é aplicável nestes casos.

3. A Comissão pode aprovar disposições com vista à definição de procedimentos harmonizados para a aplicação das disposições obrigatórias do Código ISPS, sem alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º.

Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 5 do artigo 11.º.

**▼B**

4. Para efeitos do presente regulamento e a fim de minimizar os riscos de conflito entre a legislação marítima comunitária e os instrumentos internacionais, os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar, através de reuniões de coordenação ou quaisquer outros meios adequados, a fim de definir, se for caso disso, uma posição ou uma abordagem comuns nas instâncias internacionais competentes.

5. É estabelecido um processo de controlo de conformidade a fim de só excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento qualquer alteração a um instrumento internacional se, com base numa avaliação pela Comissão, existir um risco manifesto de a referida alteração reduzir o nível de protecção marítima ou de ser incompatível com a legislação comunitária.

O processo de controlo de conformidade só pode ser usado para alterar o presente regulamento nas matérias expressamente cobertas pelo procedimento referido no n.º 2 do artigo 11.º e estritamente no quadro do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão.

**▼B**

6. Nas circunstâncias referidas no n.º 5, o processo de controlo de conformidade é iniciado pela Comissão, a qual, se necessário, pode actuar a pedido de um Estado-Membro.

Após a adopção de uma alteração a um instrumento internacional, a Comissão apresenta, sem demora, ao comité previsto no n.º 1 do artigo 11.º, uma proposta de medidas para excluir a alteração em questão do presente regulamento.

O processo de controlo de conformidade, incluindo, quando aplicável, o procedimento previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, deve ser completado pelo menos um mês antes do termo do período estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração em causa ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração.

7. No caso de um risco referido no primeiro parágrafo do artigo 5.º, os Estados-Membros devem abster-se, no decurso do processo de controlo de conformidade, de qualquer iniciativa que vise integrar a alteração na legislação nacional ou aplicar a alteração ao instrumento internacional em causa.

8. Todas as alterações pertinentes de instrumentos internacionais, integradas na legislação marítima comunitária nos termos dos n.ºs 5 e 6, devem ser publicadas, para informação, no *Jornal Oficial da União Europeia*

**▼M2***Artigo 11.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 6.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Os prazos previstos nas alíneas b) e c) do artigo 6.º da Decisão 1999/468/CE são de um mês.

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1, 2, 4 e 6 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

**▼B***Artigo 12.º***Confidencialidade**

A Comissão deve adoptar, na aplicação do presente regulamento e nos termos da Decisão 2001/844/CE/CECA/Euratom da Comissão, de 29 de Novembro de 2001, que altera o seu Regulamento Interno <sup>(1)</sup>, medidas adequadas para proteger informações sujeitas a confidencialidade a que tenha acesso ou que lhe sejam comunicadas pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros devem adoptar medidas equivalentes, de acordo com a legislação nacional aplicável.

<sup>(1)</sup> JO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

**▼B**

Todo o pessoal encarregado da realização das inspecções de protecção ou do tratamento de informações confidenciais relacionadas com o presente regulamento deve ser submetido a um inquérito de segurança adequado pelo seu Estado-Membro de origem.

*Artigo 13.º***Divulgação de informações**

1. Sem prejuízo do direito de acesso do público a documentos, previsto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão <sup>(1)</sup>, os relatórios de inspecção e as respostas dos Estados-Membros a que se referem o n.º 3 do artigo 4.º, os n.ºs 2 e 4 do artigo 5.º e o n.º 6 do artigo 9.º são confidenciais e não podem ser publicados; estão apenas à disposição das autoridades competentes, que os transmitirão unicamente às partes interessadas, quando houver necessidade de tomar conhecimento, segundo as disposições nacionais aplicáveis à divulgação de informações sensíveis.

2. Na medida do possível, e segundo a legislação nacional aplicável, os Estados-Membros devem dar um tratamento confidencial às informações resultantes dos relatórios de inspecção e às respostas dos Estados-Membros, sempre que aquelas se refiram a outros Estados-Membros.

3. Se não for claro que os relatórios de inspecção e as respostas podem ser divulgados, os Estados-Membros ou a Comissão consultarão o Estado-Membro em causa.

*Artigo 14.º***Sanções**

Os Estados-Membros devem garantir a aplicação de sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas em caso de infracção ao disposto no presente regulamento.

*Artigo 15.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Julho de 2004, à excepção do disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º e no n.º 4 do artigo 9.º, que entra em vigor e é aplicável a partir das datas previstas nessas disposições.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

<sup>(1)</sup> JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.



## ANEXO I

ALTERAÇÕES AO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL  
PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR DE 1974,  
(VERSÃO ALTERADA)

## «CAPÍTULO XI-2

MEDIDAS ESPECIAIS PARA REFORÇAR A PROTECÇÃO DO  
TRANSPORTE MARÍTIMO

## Regra 1

## Definições

- 1 Para efeitos do presente capítulo e salvo disposição expressa em contrário, entende-se por:
  - .1 Navio graneleiro, um navio conforme definido na regra IX/1.6.
  - .2 Navio-tanque químico, um navio conforme definido na regra VII/8.2.
  - .3 Navio de transporte de gás, um navio conforme definido na regra VII/11.2.
  - .4 Embarcação de alta velocidade, uma embarcação conforme definida na regra X/1.2.
  - .5 Unidade móvel de perfuração ao largo, uma unidade móvel de perfuração ao largo com propulsão mecânica, conforme definida na regra IX/1, não instalada *in situ*.
  - .6 Navio petroleiro, um navio conforme definido na regra II-1/2.12.
  - .7 Companhia, uma companhia conforme definida na regra IX/1.
  - .8 Interface navio/porto, as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou o fornecimento de serviços portuários, de ou para o navio.
  - .9 Instalação portuária, o sítio, determinado pelo Governo Contratante ou pela autoridade designada, em que tem lugar a interface navio/porto. Inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do mar.
  - .10 Operação navio-navio, qualquer actividade não associada a uma instalação portuária que envolva a transferência de mercadorias ou pessoas de um navio para outro.
  - .11 Autoridade designada, o organismo ou organismos ou a administração ou administrações do Governo Contratante responsáveis pela aplicação das disposições do presente capítulo respeitantes à protecção da instalação portuária e à interface navio/porto, do ponto de vista da instalação portuária.
  - .12 Código Internacional de Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS), o Código internacional para a protecção dos navios e das instalações portuárias, que compreende a parte A (cujas disposições serão consideradas obrigatórias) e a parte B (cujas disposições serão consideradas recomendatórias), adoptado em 12 de Dezembro de 2002 pela Resolução 2 da Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, conforme venha a ser alterado pela Organização, sob reserva de:
    - .1 as alterações à parte A do código serem adoptadas, entrarem em vigor e produzirem efeitos de acordo com o disposto no artigo VIII da presente convenção relativamente ao processo de alteração do anexo, com excepção do capítulo I, e
    - .2 as alterações à parte B do código serem adoptadas pelo Comité de Segurança Marítima de acordo com o seu regulamento interno.
  - .13 Incidente de protecção, qualquer acto ou circunstância suspeito que ameace a segurança de um navio, incluindo uma unidade móvel de perfuração ao largo ou uma embarcação de alta velocidade, de uma instalação portuária, da interface navio/porto ou de uma operação navio-navio.

**▼B**

- .14 Nível de protecção, a classificação correspondente ao grau de risco de ser provocado ou se verificar um incidente de protecção.
  - .15 Declaração de protecção, um convénio entre um navio e uma instalação portuária ou outro navio com que aquele interaja, que especifica as medidas de protecção que cada um aplicará.
  - .16 Organização de protecção reconhecida, uma organização com uma competência adequada no domínio da protecção e um conhecimento adequado das operações dos navios e das operações portuárias, autorizada a proceder às avaliações, verificações, aprovações ou actividades de certificação previstas no presente capítulo ou na parte A do código ISP.
- 2 O termo “navio”, quando utilizado nas regras 3 a 13, inclui as unidades móveis de perfuração ao largo e as embarcações de alta velocidade.
  - 3 A expressão “todos os navios”, quando utilizada no presente capítulo, refere-se a qualquer navio a que se aplique o presente capítulo.
  - 4 A expressão “Governo Contratante”, quando utilizada nas regras 3, 4, 7 e 10 a 13, refere-se igualmente à autoridade designada.

**Regra 2****Aplicação**

- 1 O presente capítulo é aplicável:
  - .1 aos seguintes tipos de navios que efectuem viagens internacionais:
    - .1.1. navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade,
    - .1.2. navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual ou superior a 500 e
    - .1.3. unidades móveis de perfuração ao largo, e
  - .2 às instalações portuárias que servem os referidos navios.
- 2 Não obstante o disposto no ponto 1.2, os Governos Contratantes decidirão do grau de aplicabilidade do presente capítulo e das secções pertinentes da parte A do Código ISP às instalações portuárias situadas no seu território que, embora utilizadas principalmente por navios não afectos ao tráfego internacional, devam ocasionalmente servir navios que demandem o porto ou dele larguem em viagem internacional.
  - 2.1 Os Governos Contratantes basearão as decisões que tomarem nos termos do ponto 2 numa avaliação da protecção da instalação portuária, efectuada em conformidade com o disposto na parte A do Código ISP.
  - 2.2 As decisões tomadas por um Governo Contratante nos termos do ponto 2 não devem comprometer o nível de protecção que as disposições do presente capítulo ou da parte A do Código ISP se destinam a assegurar.
- 3 O presente capítulo não se aplica aos navios de guerra, aos navios auxiliares da Marinha ou a outros navios pertencentes a um Governo Contratante ou por este explorados e utilizados exclusivamente ao serviço do governo para fins não comerciais.
- 4 As disposições do presente capítulo não prejudicam os direitos e obrigações dos Estados à luz do direito internacional.

**Regra 3****Obrigações dos Governos Contratantes no que respeita à protecção**

- 1 As Administrações estabelecerão os níveis de protecção e assegurarão a comunicação das informações conexas aos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão. Quando o nível de protecção for alterado, as informações conexas serão actualizadas consoante as circunstâncias ditarem.
- 2 Os Governos Contratantes estabelecerão os níveis de protecção e assegurarão a comunicação das informações conexas às instalações portuárias situadas no seu território, bem como aos navios previamente à sua entrada, ou enquanto se encontrarem, num porto do seu território. Quando o nível de protecção for alterado, as informações conexas serão actualizadas consoante as circunstâncias ditarem.



**▼B****Regra 4****Prescrições aplicáveis às companhias e aos navios**

- 1 As companhias devem satisfazer as prescrições pertinentes do presente capítulo e da parte A do Código ISP, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do código.
- 2 Os navios devem satisfazer as prescrições pertinentes do presente capítulo e da parte A do Código ISP, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do código, cumprimento esse que deve ser verificado e certificado de acordo com o disposto na parte A do código.
- 3 Um navio, previamente à sua entrada ou enquanto se encontrar num porto situado no território de um Governo Contratante, deve aplicar as medidas correspondentes ao nível de protecção estabelecido por esse Governo Contratante se este nível de protecção for superior ao estabelecido pela Administração para o navio.
- 4 Os navios devem reagir sem demoras indevidas à passagem para um nível de protecção superior.
- 5 Um navio que não satisfaça as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISP, ou não possa aplicar as medidas correspondentes ao nível de segurança estabelecido pela Administração ou por outro Governo Contratante e que lhe é aplicável, deve notificar a autoridade competente interessada previamente a ter lugar a interface navio/porto ou à entrada no porto, consoante o que ocorra primeiro.

**Regra 5****Responsabilidades específicas das companhias**

A companhia deve assegurar que o comandante dispõe permanentemente a bordo de informações que permitam aos funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante determinar:

- .1 quem recrutou os membros da tripulação e as outras pessoas empregadas ou ocupadas sob qualquer forma a bordo do navio em serviços que a este digam respeito,
- .2 quem é responsável por decidir da utilização a dar ao navio, e
- .3 nos casos em que o navio é utilizado sob contrato(s) de fretamento, quem são as partes nesse(s) contrato(s).

**Regra 6****Sistema de alerta de protecção do navio**

- 1 Todos os navios devem dispor de um sistema de alerta de protecção, conforme indicado a seguir:
  - .1 navios construídos em ou após 1 de Julho de 2004,
  - .2 navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade, construídos antes de 1 de Julho de 2004: o mais tardar à data da primeira vistoria da instalação radioelétrica após 1 de Julho de 2004,
  - .3 navios petroleiros, navios-tanque químicos, navios de transporte de gás, navios graneleiros e embarcações de carga de alta velocidade de arqueação bruta igual ou superior a 500 construídos antes de 1 de Julho de 2004: o mais tardar à data da primeira vistoria da instalação radioelétrica após 1 de Julho de 2004,
  - .4 outros navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 e unidades móveis de perfuração ao largo construídos antes de 1 de Julho de 2004: o mais tardar à data da primeira vistoria da instalação radioelétrica após 1 de Julho de 2006.
2. O sistema de alerta de protecção do navio, quando activado:
  - .1 deve inicializar e transmitir para uma autoridade competente designada pela Administração, que nestas circunstâncias pode incluir a companhia, um alerta de protecção navio-terra que identifique o navio e indique a sua posição e que assinala que a protecção do navio está ameaçada ou foi comprometida,

**▼B**

- .2 não deve transmitir o alerta a qualquer outro navio,
  - .3 não deve desencadear qualquer alarme a bordo, e
  - .4 deve continuar a emitir o alerta até ser desactivado e/ou repostado na posição inicial.
- 3 O sistema de alerta de protecção do navio deve:
- .1 poder ser activado na ponte de comando e, pelo menos, num outro local, e
  - .2 satisfazer normas de desempenho não inferiores às adoptadas pela Organização.
- 4 Os comandos de activação do sistema de alerta de protecção do navio devem ser concebidos de modo a prevenir a inicialização do sistema por inadvertência.
- 5 Pode ser dado cumprimento à obrigação de haver a bordo um sistema de alerta de protecção utilizando a instalação radioeléctrica instalada em aplicação das disposições do Capítulo IV, na condição de se observarem todas as prescrições da presente regra.
- 6 Uma Administração que seja notificada de um alerta de protecção de um navio comunicá-lo-á imediatamente ao(s) Estado(s) em cujas proximidades o navio esteja a operar.
- 7 Um Governo Contratante que seja notificado de um alerta de protecção de um navio não autorizado a arvorar o seu pavilhão comunicá-lo-á imediatamente à Administração interessada e, se for caso disso, ao(s) Estado(s) em cujas proximidades o navio esteja a operar.

**Regra 7****Ameaças aos navios**

- 1 Os Governos Contratantes estabelecerão os níveis de segurança e assegurarão a comunicação das informações conexas aos navios que se encontrem a navegar no seu mar territorial ou que comuniquem a sua intenção de nele entrar.
- 2 Os Governos Contratantes estabelecerão um ponto de contacto através do qual os referidos navios possam obter conselho ou assistência e para o qual possam comunicar problemas de protecção relativos a outros navios, movimentos ou comunicações.
- 3 Quando tenha sido identificado um risco de ataque, o Governo Contratante interessado informará os navios em causa e as respectivas Administrações:
- .1 do nível de segurança em vigor,
  - .2 das medidas de segurança que os navios deverão instituir para se protegerem do ataque, em conformidade com as disposições da parte A do Código ISP, e
  - .3 das medidas de segurança que o Estado costeiro tenha decidido instituir, se for caso disso.

**Regra 8****Poder discricionário do comandante em matéria de segurança operacional e protecção do navio**

- 1 O comandante não deve ser impedido pela companhia, o afretador ou qualquer outra pessoa de tomar e executar as decisões que, no seu entender, sejam necessárias para garantir a segurança operacional e a protecção do navio. Tais decisões podem incluir recusar o acesso a bordo de pessoas (excepto as devidamente autorizadas por um Governo Contratante e como tal identificadas) ou dos seus pertences e recusar o embarque de carga, incluindo contentores ou outras unidades de transporte de carga fechadas.
- 2 Se, no entender do comandante, surge no decorrer das operações do navio um conflito entre os requisitos de segurança operacional e os requisitos de protecção do navio, o comandante deve aplicar os necessários para assegurar a segurança operacional do navio. Em tais casos, o comandante pode aplicar medidas de protecção temporárias e deve informar imediatamente a Administração e, se for caso disso, o Governo Contratante em cujo território se situa o porto em que o navio se encontra em operações ou tenciona entrar. As medidas de protecção temporárias tomadas ao abrigo da presente regra devem

**▼B**

ser o mais possível consentâneas com o nível de segurança em vigor. Quando se verificarem casos de conflito, a Administração deve assegurar que o conflito é resolvido e que a possibilidade da sua recorrência é minimizada.

## Regra 9

**Medidas de controlo e execução**

## 1 Controlo dos navios nos portos

- 1.1 Para os fins do presente capítulo, cada navio a que este se aplique está sujeito, quando se encontre num porto de outro Governo Contratante, a ser controlado por funcionários devidamente autorizados por esse Governo, que podem ser os funcionários encarregados de desempenhar as funções previstas na regra I/19. Esse controlo limitar-se-á à verificação da presença a bordo de um certificado internacional de protecção do navio válido, ou de um certificado internacional provisório de segurança do navio válido, emitido de acordo com as disposições da parte A do Código ISP (“certificado”), o qual será aceite, se válido, a menos que haja motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISP.
- 1.2 Quando existam tais motivos ou não seja apresentado um certificado válido quando solicitado, os funcionários devidamente autorizados pelo Governo Contratante imporão ao navio uma ou várias das medidas de controlo previstas no ponto 1.3. As medidas impostas devem ser proporcionadas, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código ISP.
- 1.3 As medidas de controlo são: inspecção do navio, retardamento do navio, retenção do navio, restrição das operações, incluindo o movimento no porto, e expulsão do navio do porto. Em alternativa ou em complemento das medidas de controlo podem ser impostas medidas administrativas ou correctivas menos severas.

## 2 Navios que pretendem entrar num porto de outro Governo Contratante

- 2.1 Para os fins do presente capítulo, um Governo Contratante pode exigir que os navios que pretendam entrar nos seus portos comuniquem a funcionários por ele devidamente autorizados as informações a seguir indicadas, a fim de se certificar que foi dado cumprimento às disposições do presente capítulo antes da entrada no porto e evitar, assim, a necessidade de medidas de controlo ou providências:
  - .1 presença a bordo de um certificado válido e identidade da autoridade que o emitiu,
  - .2 o nível de protecção a que o navio está a operar,
  - .3 o nível de protecção a que o navio operou nos portos anteriormente escalados em que tenha havido interface navio/porto no horizonte temporal especificado no ponto 2.3,
  - .4 as medidas de protecção especiais ou adicionais aplicadas pelo navio nos portos anteriormente escalados em que tenha havido interface navio/porto no horizonte temporal especificado no ponto 2.3,
  - .5 observância dos procedimentos de protecção adequados no decorrer de qualquer operação navio-navio no horizonte temporal especificado no ponto 2.3, e
  - .6 outras informações de ordem prática relacionadas com a protecção (excluindo os pormenores do plano de segurança do navio), tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código ISP.

Se a isso solicitado pelo Governo Contratante, o navio, ou a companhia, deve fornecer confirmação, a contento do Governo Contratante, das informações atrás exigidas.

- 2.2 Cada navio a que se aplique o presente capítulo que pretenda entrar num porto de outro Governo Contratante deve comunicar aos funcionários devidamente autorizados por esse Governo as informações especificadas no ponto 2.1 quando a isso solicitado. O comandante pode recusar-se a prestar essas informações no entendimento de que tal recusa poderá ter como consequência não ser o navio autorizado a entrar no porto.
- 2.3 O navio deve conservar um registo das informações referidas no ponto 2.1 respeitantes às 10 últimas escalas em instalações portuárias.

**▼B**

2.4 Se, uma vez recebidas as informações especificadas no ponto 2.1, tiverem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISP, os funcionários devidamente autorizados pelo Governo Contratante em cujo território se situa o porto em que o navio pretende entrar procurarão estabelecer comunicação com o navio e entre este e a Administração a fim de ser rectificadora a irregularidade. Caso tal comunicação não resulte em rectificação, ou tenham outros motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISP, os funcionários podem tomar relativamente a esse navio providências previstas no ponto 2.5. As providências tomadas devem ser proporcionadas, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código ISP.

2.5 As providências são:

- .1 intimação a que seja rectificadora a irregularidade,
- .2 intimação a que o navio siga para um local especificado no mar territorial ou nas águas interiores do Governo Contratante,
- .3 inspecção do navio, se este se encontrar no mar territorial do Governo Contratante em cujo território se situa o porto em que pretende entrar, e
- .4 não autorização de entrada no porto.

O Governo Contratante informará o navio das suas intenções antes de tomar qualquer providência. Ao receber essa informação, o comandante pode renunciar à sua intenção de demandar o porto. Em tal caso, a presente regra não se aplicará.

### 3. Disposições adicionais

3.1 Na eventualidade:

- .1 da imposição de uma medida de controlo, à excepção de uma medida administrativa ou correctiva menos severa, referida no ponto 1.3, ou
- .2 de tomada de qualquer das providências referidas no ponto 2.5, um funcionário devidamente autorizado pelo Governo Contratante informará imediatamente por escrito a Administração das medidas de controlo impostas ou das providências tomadas, bem como dos motivos que as justificam. O Governo Contratante que impôs as medidas de controlo ou tomou as providências notificá-las-á igualmente à organização de segurança reconhecida que emitiu o certificado para o navio em causa, bem como à Organização.

3.2 Quando a entrada no porto não for autorizada ou o navio for expulso do porto, as autoridades do Estado do porto deverão comunicar os factos pertinentes às autoridades dos Estados em que se situam os portos de escala seguintes, se conhecidos, e de outros Estados costeiros interessados, tendo em conta as directrizes a elaborar pela Organização. A confidencialidade e a protecção das informações comunicadas devem ser garantidas.

3.3 A não autorização de entrada no porto, nos termos do disposto nos pontos 2.4 e 2.5, ou a expulsão do porto, nos termos do disposto nos pontos 1.1 a 1.3, só serão impostas quando os funcionários devidamente autorizados pelo Governo Contratante tenham motivos evidentes para crer que o navio representa uma ameaça imediata para a protecção ou a segurança de pessoas ou de navios ou outros bens e não haja outros meios adequados de eliminar tal ameaça.

3.4 As medidas de controlo referidas no ponto 1.3 e as providências referidas no ponto 2.5 impostas nos termos da presente regra sê-lo-ão apenas até que a irregularidade que lhes deu origem tenha sido rectificadora a contento do Governo Contratante, tendo em conta as eventuais acções propostas pelo navio ou a Administração.

3.5 Quando um Governo Contratante exerça o controlo previsto no ponto 1 ou tome providências previstas no ponto 2:

- .1 evitar-se-ão todos os esforços para que o navio não seja indevidamente retido ou retardado. Se for indevidamente retido ou retardado, o navio terá direito a indemnização pelas perdas e prejuízos sofridos, e
- .2 o necessário acesso ao navio não será impedido em situações de emergência ou por motivos humanitários ou de segurança.

**▼B****Regra 10****Prescrições aplicáveis às instalações portuárias**

- 1 As instalações portuárias devem satisfazer as prescrições pertinentes do presente capítulo e da parte A do Código ISP, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do código.
- 2 Os Governos Contratantes em cujo território se situem instalações portuárias a que se aplique a presente regra assegurarão que:
  - .1 são efectuadas, revistas e aprovadas avaliações da segurança das instalações portuárias em conformidade com as disposições da parte A do Código ISP, e
  - .2 são elaborados, revistos, aprovados e aplicados planos de segurança das instalações portuárias em conformidade com as disposições da parte A do Código ISP.
3. Os Governos Contratantes definirão e comunicarão as medidas que devem figurar nos planos de protecção das instalações portuárias para os vários níveis de protecção, incluindo os casos em que se exigirá a apresentação de uma declaração de segurança.

**Regra 11****Convénios de protecção alternativos**

- 1 No quadro da aplicação das disposições do presente capítulo e da parte A do Código ISP, os Governos Contratantes podem celebrar entre si, devendo fazê-lo por escrito, convénios bilaterais ou multilaterais sobre disposições de protecção alternativas, respeitantes a viagens internacionais de curta duração em rotas fixas entre instalações portuárias situadas nos respectivos territórios.
- 2 Os convénios celebrados não devem comprometer o nível de protecção dos navios ou instalações portuárias por eles não abrangidos.
- 3 Um navio abrangido por um convénio não pode realizar operações navio-navio com um navio não abrangido por esse convénio.
- 4 Os convénios devem ser periodicamente revistos à luz da experiência adquirida e da alteração eventual das circunstâncias específicas ou da avaliação das ameaças à protecção dos navios, das instalações portuárias ou das rotas por eles abrangidos.

**Regra 12****Disposições de protecção equivalentes**

- 1 Uma Administração pode autorizar um navio ou um grupo de navios autorizados a arvorar o seu pavilhão a aplicar medidas de segurança equivalentes às prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS, desde que tais medidas de protecção sejam pelo menos tão eficazes quanto as prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS. As Administrações que autorizem tais medidas de protecção devem comunicar os respectivos elementos à Organização.
- 2 No quadro da aplicação das disposições do presente capítulo e da parte A do Código ISP, um Governo Contratante pode autorizar uma instalação portuária ou um grupo de instalações portuárias situadas no seu território, à excepção das abrangidas por convénios celebrados nos termos da regra 11, a aplicar medidas de protecção equivalentes às prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISP, desde que tais medidas de segurança sejam pelo menos tão eficazes quanto as prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISP. Os Governos Contratantes que autorizem tais medidas de protecção devem comunicar os respectivos elementos à Organização.

**Regra 13****Comunicação de informações**

- 1 Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, o mais tardar em 1 de Julho de 2004, e disponibilizarão às companhias e navios para informação:
  - .1 os nomes e dados de contacto da autoridade ou autoridades nacionais responsáveis pela protecção dos navios e das instalações portuárias,

**▼B**

- .2 os locais do seu território abrangidos pelos planos de protecção de instalações portuárias aprovados,
  - .3 os nomes e dados de contacto das pessoas que irão estar permanentemente disponíveis para receber e dar seguimento aos alertas de segurança navio-terra referidos na regra 6.2.1,
  - .4 os nomes e dados de contacto das pessoas que irão estar permanentemente disponíveis para receber e dar seguimento às comunicações dos Governos Contratantes que aplicaram medidas de controlo e execução referidas na regra 9.3.1, e
  - .5 os nomes e dados de contacto das pessoas que irão estar permanentemente disponíveis para dar conselho ou assistência aos navios e às quais os navios poderão comunicar problemas de protecção, conforme previsto na regra 7.2, e actualizarão subsequentemente estas informações sempre que sofram qualquer alteração. A Organização transmiti-las-á aos outros Governos Contratantes, para informação dos seus funcionários.
- 2 Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, o mais tardar em 1 de Julho de 2004, os nomes e dados de contacto das organizações de protecção reconhecidas autorizadas a agir em seu nome, bem como as responsabilidades específicas delegadas nessas organizações e as condições de tal delegação. Estas informações serão actualizadas sempre que sofram qualquer alteração. A Organização transmiti-las-á aos outros Governos Contratantes, para informação dos seus funcionários.
- 3 Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, o mais tardar em 1 de Julho de 2004, a lista dos planos de protecção aprovados para as instalações portuárias situadas no seu território, com o local ou locais abrangidos por cada plano e as respectivas datas de aprovação, e devem, subsequentemente, proceder à correspondente comunicação quando:
- .1 vão ser ou foram introduzidas alterações no que respeita ao local ou locais abrangidos por planos de protecção de instalações portuárias aprovados. Em tais casos, as informações a comunicar devem especificar essas alterações e a data em que serão ou foram introduzidas,
  - .2 vai ser ou foi retirado o plano de protecção de uma instalação portuária aprovado, incluído na lista fornecida à Organização. Em tais casos, as informações a comunicar devem indicar a data em que a retirada terá ou teve efeito. Essa comunicação deve ser feita à Organização com a maior brevidade possível, e
  - .3 vão ser feitos aditamentos à lista de planos de segurança de instalações portuárias aprovados. Em tais casos, as informações a comunicar devem indicar o local ou locais abrangidos pelo plano e a data de aprovação.
- 4 Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, a intervalos de cinco anos após 1 de Julho de 2004, uma lista revista e actualizada dos planos de segurança aprovados para as instalações portuárias situadas no seu território, com o local ou locais abrangidos por cada plano e as respectivas datas de aprovação (bem como a data de aprovação de qualquer alteração dos planos), que anulará e substituirá as informações comunicadas à Organização nos termos do ponto 3 durante os cinco anos anteriores.
- 5 Os Governos Contratantes comunicarão à Organização a celebração de qualquer convénio nos termos da regra 11. As informações a comunicar devem incluir:
- .1 a denominação dos Governos Contratantes que celebraram o convénio,
  - .2 as instalações portuárias e as rotas fixas abrangidas pelo convénio,
  - .3 a periodicidade de revisão do convénio,
  - .4 a data de entrada em vigor do convénio, e
  - .5 elementos sobre as eventuais consultas com outros Governos Contratantes,
- os Governos Contratantes comunicarão subsequentemente à Organização, logo que possível, qualquer alteração ao convénio ou a cessação da sua vigência.
- 6 Os Governos Contratantes que autorizem, nos termos da regra 12, disposições de protecção equivalentes relativamente a um navio autorizado a arvorar o seu pavilhão ou a uma instalação portuária situada no seu território devem comunicá-las à organização.

**▼B**

- 7 A Organização disponibilizará aos outros Governos Contratantes, contra pedido, as informações comunicadas nos termos do ponto 3.»





## ANEXO II

## «CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECÇÃO DOS NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

## PREÂMBULO

1. A Conferência Diplomática sobre a protecção do transporte marítimo, que se realizou em Londres em Dezembro de 2002, adoptou novas disposições no âmbito da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, bem como o presente código, com o objectivo de reforçar a protecção do transporte marítimo. Estas novas disposições formam o quadro internacional para a cooperação entre os navios e as instalações portuárias na detecção e prevenção de actos que ameacem a protecção no sector dos transportes marítimos.
2. Na sequência dos trágicos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, a Assembleia da Organização Marítima Internacional (“Organização”), na sua vigésima segunda sessão, realizada em Novembro de 2001, pronunciou-se unanimemente pela elaboração de novas medidas no domínio da protecção dos navios e das instalações portuárias, a adoptar por uma Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (a chamada Conferência Diplomática sobre a protecção do transporte marítimo) em Dezembro de 2002. A preparação da conferência foi confiada ao Comité de Segurança Marítima (MSC) da Organização e teve por base documentos apresentados por Estados membros, organizações intergovernamentais e organizações não-governamentais com estatuto consultivo na Organização.
3. A fim de acelerar a elaboração e a adopção de medidas de segurança adequadas, o MSC instituiu, na sua primeira sessão extraordinária, igualmente realizada em Novembro de 2001, um grupo de trabalho intersessões para a protecção do transporte marítimo. A primeira reunião deste grupo de trabalho intersessões realizou-se em Fevereiro de 2002 e os resultados das suas deliberações foram apresentados e discutidos na 75.ª sessão do MSC, em Maio de 2002, que instituiu um grupo de trabalho *ad hoc* para desenvolver as propostas. O MSC analisou o relatório deste grupo de trabalho na sua 75.ª sessão e recomendou o aprofundamento dos trabalhos numa nova reunião do grupo de trabalho intersessões, que se realizou em Setembro de 2002. A 76.ª sessão do MSC, realizada em Dezembro de 2002 imediatamente antes da Conferência Diplomática, analisou os resultados da reunião de Setembro de 2002 do grupo de trabalho intersessões e os trabalhos complementares efectuados pelo grupo de trabalho durante aquela sessão, e adoptou a versão final dos textos a apresentar à Conferência Diplomática.
4. A Conferência Diplomática (9 a 13 de Dezembro de 2002) adoptou igualmente um conjunto de alterações às disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), com vista a acelerar a aplicação da disposição que obriga à instalação de sistemas de identificação automática, e introduziu no capítulo XI-1 da SOLAS 74 novas regras relativas à marcação do número de identificação do navio e à presença a bordo de um cadastro sinóptico contínuo. A Conferência Diplomática adoptou ainda um conjunto de resoluções, nomeadamente sobre a aplicação e revisão do presente código, a cooperação técnica e a cooperação com a Organização Internacional do Trabalho e a Organização Mundial das Alfândegas. Reconheceu-se que poderia ser necessário rever e alterar algumas das novas disposições relativas à protecção do transporte marítimo uma vez que estas duas organizações concluíam os seus trabalhos.
5. As disposições do capítulo XI-2 da SOLAS 74 e do presente código são aplicáveis aos navios e às instalações portuárias. A decisão de alargar às instalações portuárias o âmbito de aplicação da SOLAS 74 teve por base o facto de ser esta convenção o meio mais expedito de garantir que as medidas de protecção necessárias entrem em vigor e produzam efeitos rapidamente. Decidiu-se igualmente, todavia, que as disposições relativas às instalações portuárias se deverão aplicar apenas à interface navio/porto. A questão mais vasta da segurança das zonas portuárias será tratada conjuntamente pela Organização Marítima Internacional e a Organização Internacional do Trabalho. Foi ainda acordado que as disposições não deveriam abranger a resposta concreta aos ataques nem as operações de limpeza necessárias na sequência de tais ataques.
6. Na redacção das disposições teve-se em conta a necessidade de assegurar a sua compatibilidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos

**▼B**

- de 1978, tal como alterada, o Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) e o sistema harmonizado de vistoria e certificação.
7. As disposições representam uma mudança significativa no modo como o sector marítimo internacional encara a questão da protecção no sector. Reconhece-se que podem constituir um ónus adicional considerável para certos Governos Contratantes. A importância da cooperação técnica para assistir os Governos Contratantes na sua aplicação é, assim, plenamente reconhecida.
  8. A aplicação das disposições exigirá uma cooperação permanente e eficaz e um entendimento entre todas as partes com interesse nos navios ou nas instalações portuárias ou que os utilizam, incluindo os marítimos, o pessoal dos portos, os passageiros, os interesses ligados à carga, os gestores de navios, os organismos de gestão dos portos e os responsáveis pela segurança a nível das autoridades nacionais e locais. As práticas e procedimentos existentes terão de ser revistos e modificados se não garantirem um nível de segurança adequado. No interesse do reforço da segurança, o sector dos transportes marítimos, o sector portuário e as autoridades nacionais e locais terão de assumir responsabilidades adicionais.
  9. Na aplicação das disposições de protecção previstas no capítulo XI-2 da SOLAS 74 e na parte A do presente código dever-se-á ter em conta as orientações enunciadas na parte B do código. Reconhece-se, todavia, que o grau de aplicabilidade destas orientações será função da natureza da instalação portuária e do navio, bem como do tráfego em que este opera e/ou da carga que transporta.
  10. Nenhuma das disposições do presente código deverá ser interpretada ou aplicada de forma incompatível com o respeito dos direitos e liberdades fundamentais consagrados em instrumentos internacionais, em particular os que dizem respeito aos marítimos e refugiados, incluindo a Declaração relativa aos princípios e direitos fundamentais do trabalho, da Organização Internacional do Trabalho, e as normas internacionais respeitantes aos marítimos e aos trabalhadores portuários.
  11. Atendendo a que a Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional de 1965, tal como alterada, estabelece que as autoridades públicas deverão autorizar os membros estrangeiros das tripulações a ir a terra enquanto o navio em que chegaram permanecer no porto, na condição de terem sido completadas as formalidades de chegada do navio e de as autoridades públicas não terem razões para recusar essa autorização por motivos relacionados com a saúde pública, a segurança pública ou a ordem pública, os Governos Contratantes, ao aprovarem os planos de segurança dos navios e das instalações portuárias, devem ter em conta o facto de que o pessoal do navio vive e trabalha a bordo e precisa de ir a terra e ter acesso aos serviços sociais dos marítimos, incluindo os serviços de cuidados de saúde.

**▼B**

## PARTE A

**PRESCRIÇÕES OBRIGATÓRIAS NO ÂMBITO DAS DISPOSIÇÕES DO  
CAPÍTULO XI-2 DO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL  
PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR DE 1974,  
TAL COMO ALTERADA**

## 1 GENERALIDADES

1.1 **Introdução**

A presente parte do Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias contém as disposições obrigatórias a que é feita referência no capítulo XI-2 do anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, tal como alterada.

1.2 **Objectivos**

Os objectivos do presente código são:

- .1 estabelecer um quadro internacional para a cooperação entre os Governos Contratantes, os organismos públicos, as administrações locais e os sectores portuário e dos transportes marítimos com vista à identificação de ameaças à protecção e à tomada de medidas de prevenção de incidentes de protecção que possam afectar os navios ou as instalações portuárias utilizados no tráfego internacional,
- .2 estabelecer as funções e responsabilidades respectivas dos Governos Contratantes, dos organismos públicos, das administrações locais e dos sectores portuário e dos transportes marítimos, a nível nacional e internacional, para garantir a protecção do transporte marítimo,
- .3 assegurar a recolha e o intercâmbio atempados e eficazes de informações relativas à segurança,
- .4 proporcionar uma metodologia de avaliação da protecção atinente à instituição de planos e procedimentos que permitam reagir à alteração dos níveis de segurança, e
- .5 criar confiança na existência de medidas adequadas e proporcionadas de protecção do transporte marítimo.

1.3 **Prescrições funcionais**

Com vista à prossecução dos seus objectivos, o presente código incorpora um conjunto de prescrições funcionais. Estas incluem, sem que esta enumeração seja exaustiva, as seguintes:

- .1 recolha e avaliação de informações respeitantes a ameaças à protecção e seu intercâmbio com os Governos Contratantes interessados,
- .2 existência de protocolos de comunicação para os navios e as instalações portuárias,
- .3 prevenção da entrada não autorizada em navios, instalações portuárias e suas zonas de acesso restrito,
- .4 prevenção da introdução nos navios e instalações portuárias de armas, engenhos incendiários ou explosivos não autorizados,
- .5 disponibilização de meios de dar o alerta em reacção a ameaças ou incidentes de protecção,
- .6 existência de planos de protecção para os navios e as instalações portuárias baseados em avaliações da protecção, e
- .7 formação, treinos e exercícios que assegurem a familiarização com os planos e procedimentos de protecção.

## 2 DEFINIÇÕES

## 2.1 Para efeitos da presente parte e salvo disposição expressa em contrário, entende-se por:

- .1 Convenção, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, tal como alterada;

**▼B**

- .2 Regra, uma regra da convenção;
  - .3 Capítulo, um capítulo da convenção;
  - .4 Plano de protecção do navio, um plano elaborado para garantir a aplicação, a bordo do navio, de medidas destinadas a proteger do risco de incidentes de protecção as pessoas a bordo, a carga, as unidades de transporte de carga, as provisões de bordo e o próprio navio;
  - .5 Plano de protecção da instalação portuária, um plano elaborado para garantir a aplicação de medidas destinadas a proteger do risco de incidentes de segurança a instalação portuária, bem como os navios, as pessoas, a carga, as unidades de transporte de carga e as provisões dos navios no interior da instalação portuária;
  - .6 Oficial de protecção do navio, a pessoa a bordo do navio, que responde perante o comandante, designada pela companhia como responsável pela segurança do navio, incluindo pela aplicação e manutenção do plano de segurança do navio e pela ligação com o oficial de segurança da companhia e os oficiais de segurança das instalações portuárias;
  - .7 Oficial de protecção da companhia, a pessoa designada pela companhia como responsável por garantir a realização da avaliação da protecção do navio e a elaboração do plano de protecção do navio e a sua apresentação para aprovação e subsequente aplicação e manutenção, bem como pela ligação com os oficiais de protecção das instalações portuárias e o oficial de protecção do navio;
  - .8 Oficial de protecção da instalação portuária, a pessoa designada como responsável pela elaboração, aplicação, revisão e manutenção do plano de protecção da instalação portuária e pela ligação com os oficiais de protecção dos navios e os oficiais de protecção das companhias;
  - .9 Nível de protecção 1, o nível de protecção em que devem vigorar permanentemente medidas de protecção mínimas adequadas;
  - .10 Nível de protecção 2, o nível de protecção em que devem vigorar durante um determinado período medidas de protecção adicionais adequadas devido a risco acrescido de incidente de protecção;
  - .11 Nível de protecção 3, o nível de protecção em que devem vigorar durante um período limitado medidas de protecção suplementares especiais devido à probabilidade ou iminência de um incidente de protecção, mesmo que não seja possível identificar o alvo;
- 2.2 O termo “navio”, quando utilizado no presente código, inclui as unidades móveis de perfuração ao largo e as embarcações de alta velocidade definidas na regra XI-2/1.
- 2.3 A expressão “Governo Contratante” em associação com uma referência a instalação portuária, quando utilizada nas secções 14 a 18, refere-se igualmente à autoridade designada.
- 2.4 A menos que definidos de outra forma na presente parte, os termos e expressões utilizados têm o significado que lhes é atribuído nos capítulos I e XI-2.
- 3 APLICAÇÃO
- 3.1 O presente código é aplicável:
- .1 aos seguintes tipos de navios que efectuem viagens internacionais:
    - .1 navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade,
    - .2 navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual ou superior a 500 e
    - .3 unidades móveis de perfuração ao largo; e
  - .2 às instalações portuárias que servem os referidos navios.
- 3.2 Não obstante o disposto na secção 3.1.2, os Governos Contratantes decidirão do grau de aplicabilidade da presente parte às instalações portuárias localizadas no seu território que, embora utilizadas principalmente por navios não afectos ao tráfego internacional, devam oca-

**▼B**

- sionalmente servir navios que demandem ou larguem do porto em viagem internacional.
- 3.2.1 Os Governos Contratantes basearão as decisões que tomarem nos termos do disposto na secção 3.2 numa avaliação da protecção da instalação portuária em causa, efectuada em conformidade com o disposto na presente parte.
- 3.2.2 As decisões tomadas pelos Governos Contratantes nos termos do disposto na secção 3.2 não devem comprometer o nível de protecção que as disposições do capítulo XI-2 e da presente parte do código se destinam a assegurar.
- 3.3 O presente código não se aplica aos navios de guerra e aos navios auxiliares da Marinha, bem como a outros navios propriedade de um Governo Contratante ou por este explorados e utilizados exclusivamente ao serviço do governo em actividades não comerciais.
- 3.4 As disposições das secções 5 a 13 e 19 da presente parte são aplicáveis às companhias e navios especificados na regra XI-2/4.
- 3.5 As disposições das secções 5 e 14 a 18 da presente parte são aplicáveis às instalações portuárias especificadas na regra XI-2/10.
- 3.6 As disposições do presente código não prejudicam os direitos e obrigações dos Estados à luz do direito internacional.
- 4 RESPONSABILIDADES DOS GOVERNOS CONTRATANTES
- 4.1 Sob reserva do disposto nas regras XI-2/3 e XI-2/7, os Governos Contratantes estabelecerão os níveis de protecção e formularão orientações no que respeita à protecção contra incidentes de segurança. Os níveis de protecção mais altos indicarão uma maior probabilidade de ocorrência de um incidente de protecção. Os factores a considerar para a determinação do nível de protecção adequado são:
- .1 o grau de credibilidade da informação relativa à ameaça,
  - .2 o grau de corroboração da informação relativa à ameaça,
  - .3 o grau de especificidade ou iminência da ameaça comunicada, e
  - .4 as consequências potenciais do incidente de segurança.
- 4.2 Ao estabelecerem o nível de protecção 3, os Governos Contratantes emitirão conforme necessário instruções adequadas e comunicarão as informações de protecção aos navios e instalações portuárias que possam ser afectados.
- 4.3 Os Governos Contratantes podem delegar numa organização de segurança reconhecida algumas das obrigações em matéria de protecção que lhes incumbem por força do disposto no capítulo XI-2 e na presente parte do código, com excepção:
- .1 do estabelecimento do nível de protecção aplicável,
  - .2 da aprovação das avaliações da protecção das instalações portuárias e das alterações a avaliações aprovadas,
  - .3 da determinação das instalações portuárias que deverão designar um oficial de protecção da instalação portuária,
  - .4 da aprovação dos planos de protecção das instalações portuárias e das alterações a planos aprovados,
  - .5 da aplicação de medidas de controlo e execução nos termos da regra XI-2/9, e
  - .6 do estabelecimento dos requisitos para a declaração de protecção.
- 4.4 Os Governos Contratantes porão à prova, na medida em que considerem adequado, a eficácia dos planos de protecção de navios ou de instalações portuárias que aprovaram, bem como das respectivas alterações, ou, no caso dos navios, dos planos aprovados em seu nome.
5. DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA
- 5.1 Os Governos Contratantes determinarão os casos em que é necessária uma declaração de protecção com base na avaliação do risco da interface navio/porto ou das operações navio-navio para as pessoas, os bens ou o ambiente.

**▼B**

- 5.2 Um navio pode requerer uma declaração de protecção quando:
- .1 está a operar a um nível de protecção superior ao da instalação portuária ou do navio com que está a interagir,
  - .2 há acordo entre Governos Contratantes quanto a uma declaração de protecção abrangendo determinadas viagens internacionais ou navios específicos que as efectuam,
  - .3 tenha havido uma ameaça à protecção ou um incidente de protecção envolvendo o navio ou a instalação portuária, consoante o caso,
  - .4 se encontra num porto não obrigado a ter e a aplicar um plano de protecção da instalação portuária aprovado, ou
  - .5 está a efectuar operações navio-navio com um navio não obrigado a ter e a aplicar um plano de protecção aprovado.
- 5.3 A instalação portuária ou o navio em causa devem dar seguimento aos pedidos de estabelecimento de uma declaração de protecção formulados nos termos do disposto na presente secção.
- 5.4 A declaração de protecção será estabelecida:
- .1 pelo comandante ou o oficial de protecção do navio, em nome do navio; e, se for caso disso,
  - .2 pelo oficial de protecção da instalação portuária ou, se o Governo Contratante assim o determinar, por outro organismo responsável pela protecção em terra, em nome da instalação portuária.
- 5.5 A declaração de protecção indicará as medidas de protecção que poderão ser partilhadas entre a instalação portuária e o navio (ou entre navios) e especificará as responsabilidades de ambas as partes.
- 5.6 Os Governos Contratantes determinarão, tendo presentes as disposições da regra XI-2/9.2.3, o período mínimo durante o qual as instalações portuárias situadas no seu território deverão conservar as declarações de protecção.
- 5.7 As Administrações determinarão, tendo presentes as disposições da regra XI-2/9.2.3, o período mínimo durante o qual os navios autorizados a arvorar o seu pavilhão deverão conservar as declarações de protecção.
- 6 OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA
- 6.1 A companhia deve assegurar que o plano de protecção do navio enuncia claramente a autoridade do comandante. A companhia fará constar do plano de protecção do navio que o comandante está investido da autoridade máxima e da responsabilidade de tomar decisões no que respeita à segurança operacional e à protecção do navio e de requerer, quando necessário, a assistência da companhia ou de qualquer Governo Contratante.
- 6.2 A companhia deve assegurar que o seu oficial de protecção, o comandante e o oficial de protecção do navio recebem o apoio necessário ao exercício das respectivas funções e responsabilidades em conformidade com as disposições do capítulo XI-2 e da presente parte do código.
7. PROTECÇÃO DO NAVIO
- 7.1 Os navios estão obrigados a observar os níveis de protecção estabelecidos pelos Governos Contratantes conforme indicado a seguir.
- 7.2 Ao nível de protecção 1, serão executadas em todos os navios, por meio de medidas adequadas e tendo em conta as orientações enunciadas na parte B, as seguintes actividades atinentes à identificação e prevenção de incidentes de protecção:
- .1 Execução de todas as tarefas relacionadas com a protecção do navio,
  - .2 Controlo do acesso ao navio,
  - .3 Controlo do embarque de pessoas e seus pertences,
  - .4 Vigilância das zonas de acesso restrito a fim de assegurar que apenas pessoas autorizadas a elas podem aceder,
  - .5 Vigilância das zonas de convés e das zonas circundantes do navio,

**▼B**

- .6 Supervisão da movimentação de carga e provisões de bordo, e
  - .7 Pronta disponibilidade do sistema de comunicações de segurança.
- 7.3 Ao nível de protecção 2, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 7.2, as medidas de protecção adicionais previstas no plano de protecção do navio, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 7.4 Ao nível de segurança 3, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 7.2, as medidas de protecção suplementares especiais previstas no plano de protecção do navio, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 7.5 Sempre que a Administração estabeleça o nível de protecção 2 ou 3, o navio deve acusar a recepção da instrução de alteração do nível de protecção.
- 7.6 Antes de dar entrada ou enquanto se encontrar num porto situado no território de um Governo Contratante que tenha estabelecido o nível de protecção 2 ou 3, o navio deve acusar a recepção desta instrução e confirmar ao oficial de protecção da instalação portuária a activação das medidas e procedimentos adequados indicados no plano de protecção do navio e, tratando-se do nível de protecção 3, nas instruções emitidas pelo Governo Contratante que o estabeleceu. Se encontrar dificuldades nessa activação, o navio deve comunicá-lo. Em tal caso, o oficial de protecção da instalação portuária e o oficial de protecção do navio estabelecerão contacto e coordenarão as acções que se mostrem adequadas.
- 7.7 Um navio que já tenha estabelecido ou para o qual a Administração determine o estabelecimento de um nível de protecção superior ao estabelecido para o porto que pretende demandar ou em que já se encontra deve comunicar sem demora a situação à autoridade competente do Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária, bem como ao oficial de protecção desta.
- 7.7.1 Em tal caso, o oficial de protecção do navio estabelecerá contacto com o oficial de protecção da instalação portuária e coordenará as acções que se mostrem adequadas, se necessário.
- 7.8 Uma Administração que determine para os navios autorizados a arvo-rar o seu pavilhão o estabelecimento do nível de protecção 2 ou 3 num porto de outro Governo Contratante deve informar sem demora esse Governo Contratante.
- 7.9 Quando os Governos Contratantes estabelecem níveis de protecção, assegurando que as informações conexas são comunicadas aos navios que se encontram a navegar no seu mar territorial ou comunicaram a sua intenção de nele entrar, estes navios devem ser aconselhados a manter-se vigilantes e a comunicar imediatamente às respectivas Administrações e aos Estados costeiros próximos as informações que cheguem ao seu conhecimento e que possam afectar a segurança na zona.
- 7.9.1 Ao comunicarem aos navios o nível de protecção aplicável, os Governos Contratantes devem igualmente, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B, informá-los das medidas de protecção que deverão tomar e, se for caso disso, das medidas que eles próprios tomaram para proporcionar protecção contra a ameaça.
8. AVALIAÇÃO DA PROTECÇÃO DO NAVIO
- 8.1 A avaliação da protecção do navio é parte integrante e essencial do processo de elaboração e actualização do plano de protecção do navio.
- 8.2 O oficial de protecção da companhia deve assegurar que a avaliação da protecção do navio é efectuada por pessoas com competência para aferir da protecção de um navio, de acordo com o disposto na presente secção e tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 8.3 Sob reserva do disposto na secção 9.2.1, a avaliação da protecção de um navio específico pode ser efectuada por uma organização de protecção reconhecida.
- 8.4 A avaliação da protecção do navio deve incluir uma vistoria de segurança in loco e, pelo menos, os seguintes elementos:



**▼B**

- .1 Identificação das medidas, procedimentos e operações de protecção instituídos;
  - .2 Identificação e avaliação das operações de bordo essenciais que é importante proteger;
  - .3 Identificação das ameaças possíveis às operações de bordo essenciais e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de protecção e sua ordem de prioridade; e
  - .4 Identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.
- 8.5 A avaliação da protecção do navio será documentada, revista, aceite e conservada pela companhia.
- 9 PLANO DE SEGURANÇA DO NAVIO
- 9.1 Cada navio deve ter a bordo um plano de protecção aprovado pela Administração. O plano conterá disposições para os três níveis de segurança definidos na presente parte.
- 9.1.1 Sob reserva do disposto na secção 9.2.1, o plano de protecção de um navio específico pode ser preparado por uma organização de protecção reconhecida.
- 9.2 A Administração pode confiar a revisão e aprovação dos planos de protecção de navios, bem como das alterações a planos anteriormente aprovados, a organizações de protecção reconhecidas.
- 9.2.1 Em tal caso, a organização de protecção reconhecida encarregue de rever e aprovar o plano de protecção de um navio, ou as alterações ao mesmo, não pode ter participado na avaliação da protecção do navio nem na preparação do plano de protecção, ou das alterações ao mesmo, que é objecto de revisão.
- 9.3 Os planos de protecção de navios, bem como as alterações a planos anteriormente aprovados, apresentados para aprovação devem ser acompanhados da avaliação de protecção com base na qual o plano, ou as alterações ao mesmo, foi elaborado.
- 9.4 O plano será elaborado tendo em conta as orientações enunciadas na parte B e deverá ser redigido na língua ou línguas de trabalho do navio. Se esta(s) não for(em) o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas. O plano deve incluir, pelo menos:
- .1 As medidas destinadas a prevenir a introdução a bordo de armas, substâncias perigosas ou engenhos destinados a serem utilizados contra pessoas, navios ou portos e cujo transporte não é autorizado;
  - .2 A identificação das zonas de acesso restrito e as medidas destinadas a prevenir a entrada não autorizada nas mesmas;
  - .3 As medidas destinadas a prevenir o acesso não autorizado ao navio;
  - .4 Os procedimentos de resposta a ameaças à protecção ou violações da protecção, incluindo as disposições necessárias para o prosseguimento das operações de bordo críticas ou da interface navio/-porto;
  - .5 Os procedimentos de resposta às instruções de protecção emitidas para o nível de protecção 3 por Governos Contratantes;
  - .6 Os procedimentos de evacuação em caso de ameaça à protecção ou violação da protecção;
  - .7 As funções do pessoal de bordo a que foram atribuídas responsabilidades no domínio da protecção e do restante pessoal de bordo no que respeita à protecção;
  - .8 Os procedimentos de auditoria das actividades de protecção;
  - .9 Os procedimentos para a formação, os treinos e os exercícios associados ao plano;
  - .10 Os procedimentos de interface com as actividades de protecção das instalações portuárias;

**▼B**

- .11 Os procedimentos de revisão periódica e actualização do plano;
  - .12 Os procedimentos de notificação de incidentes de protecção;
  - .13 A identificação do oficial de protecção do navio;
  - .14 A identificação do oficial de protecção da companhia, incluindo os dados de contacto para as 24 horas do dia;
  - .15 Os procedimentos aplicados para assegurar a vistoria, ensaio, calibragem e manutenção dos equipamentos de protecção existentes a bordo;
  - .16 A frequência dos ensaios e calibrações dos equipamentos de protecção existentes a bordo;
  - .17 A identificação dos locais a bordo onde se situam os comandos de activação do sistema de alerta de protecção do navio; e
  - .18 Os procedimentos, instruções e orientações para a utilização do sistema de alerta de protecção do navio, incluindo o ensaio, a activação, a desactivação e a reposição na situação inicial, e para evitar falsos alertas.
- 9.4.1 O pessoal que efectua as auditorias internas das actividades de protecção especificadas no plano ou que avalia a sua aplicação não deve tomar parte nas actividades sujeitas a auditoria, salvo se impraticável devido à dimensão ou natureza da companhia ou do navio.
- 9.5 A Administração determinará que modificações ao plano de protecção de um navio aprovado ou a equipamentos de protecção nele especificados não poderão ser efectuadas sem as correspondentes alterações ao plano terem tido a sua aprovação. Todas as modificações introduzidas devem ser, pelo menos, tão eficazes quanto as medidas previstas no capítulo XI-2 e na presente parte do código.
- 9.5.1 A natureza das modificações introduzidas no plano de protecção do navio ou em equipamentos de protecção especificamente aprovadas pela Administração em conformidade com o disposto na secção 9.5 deve ser documentada de modo que indique claramente essa aprovação. Esta documentação deverá estar disponível a bordo e ser apresentada conjuntamente com o certificado internacional de protecção do navio (ou o certificado internacional provisório de protecção do navio). Se as modificações forem temporárias, não é necessário conservar a bordo a referida documentação uma vez repostos os equipamentos ou medidas originalmente aprovados.
- 9.6 O plano pode ser conservado em formato electrónico. Se for esse o caso, deverá estar protegido de modo a evitar-se a sua eliminação ou alteração não autorizadas.
- 9.7 O plano deve estar protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.
- 9.8 Os planos de protecção dos navios não estão sujeitos a vistoria pelos funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante a aplicar medidas de controlo e execução em conformidade com o disposto na regra XI-2/9, excepto nas circunstâncias especificadas na secção 9.8.1.
- 9.8.1 Se os funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante tiverem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do capítulo XI-2 ou da parte A do presente código e o único meio de verificar ou rectificar a irregularidade for passar em revista as disposições pertinentes do plano de protecção do navio, o acesso às secções específicas do plano que se prendem com a irregularidade observada será autorizado a título excepcional e apenas com o consentimento do Governo Contratante do navio ou do comandante deste. Não obstante, as disposições do plano respeitantes às subsecções 2, 4, 5, 7, 15, 17 e 18 da secção 9.4 são consideradas confidenciais e não podem ser inspeccionadas, excepto se acordado em contrário pelos Governos Contratantes interessados.
- 10 REGISTOS
- 10.1 Devem ser conservados a bordo, pelo menos durante o período mínimo especificado pela Administração, registos das seguintes actividades e ocorrências, tendo presentes as disposições da regra XI-2/9.2.3:

**▼B**

- .1 formação, treinos e exercícios,
  - .2 ameaças à protecção e incidentes de protecção,
  - .3 violações da protecção,
  - .4 alterações do nível de protecção,
  - .5 comunicações relacionadas directamente com a protecção do navio, nomeadamente relativas a ameaças específicas ao navio ou às instalações portuárias em que se encontra ou que escalou anteriormente,
  - .6 auditorias internas e avaliações das actividades de protecção,
  - .7 revisão periódica da avaliação da protecção do navio,
  - .8 revisão periódica do plano de protecção do navio,
  - .9 aplicação das alterações ao plano, e
  - .10 manutenção, calibragem e ensaio dos equipamentos de protecção existentes a bordo, incluindo o ensaio do sistema de alerta de protecção do navio.
- 10.2 Os registos devem ser elaborados na língua ou línguas de trabalho do navio. Se esta(s) não for(em) o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas.
- 10.3 Os registos podem ser conservados em formato electrónico. Se for esse o caso, deverão estar protegidos de modo a evitar-se a sua eliminação ou alteração não autorizadas.
- 10.4 Os registos devem estar protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizados.
- 11 OFICIAL DE PROTECÇÃO DA COMPANHIA
- 11.1 Cada companhia designará um oficial de protecção. A pessoa designada oficial de protecção da companhia pode actuar nessa qualidade relativamente a um ou vários navios, dependendo do número ou tipo de navios explorados pela companhia, desde que se identifiquem claramente os navios por que é responsável. Dependendo do número ou tipo de navios que explore, uma companhia pode designar vários oficiais de protecção, desde que se identifiquem claramente os navios por que cada um é responsável.
- 11.2 Adicionalmente às especificadas noutras secções da presente parte, as funções e responsabilidades do oficial de protecção da companhia incluem, sem que esta enumeração seja exaustiva, as seguintes:
- .1 dar parecer sobre as ameaças a que poderá estar sujeito o navio, com base em avaliações de protecção adequadas e outras informações pertinentes,
  - .2 assegurar que é efectuada a avaliação da protecção do navio,
  - .3 assegurar a elaboração, a apresentação para aprovação e subsequentemente a aplicação e manutenção do plano de protecção do navio,
  - .4 assegurar que o plano de protecção do navio é modificado consoante necessário para rectificar anomalias e satisfazer as necessidades de protecção do navio,
  - .5 organizar as auditorias internas e a avaliação das actividades de protecção,
  - .6 organizar a verificação inicial e as verificações subsequentes do navio a efectuar pela Administração ou a organização de protecção reconhecida,
  - .7 assegurar que as anomalias e irregularidades identificadas nas auditorias internas, revisões periódicas, inspecções de protecção e verificações da conformidade são prontamente corrigidas,
  - .8 reforçar a sensibilização para a protecção e a vigilância,
  - .9 assegurar uma formação adequada do pessoal responsável pela protecção do navio,

**▼B**

- .10 assegurar uma comunicação e cooperação eficazes entre o oficial de protecção do navio e os oficiais de protecção das instalações portuárias interessadas,
- .11 assegurar a coerência dos requisitos de segurança operacional e de protecção,
- .12 assegurar, caso se utilizem planos de protecção para os navios gémeos ou toda a frota, que o plano para cada navio reflecte exactamente os elementos específicos do navio, e
- .13 assegurar a aplicação e manutenção das disposições alternativas ou equivalentes eventualmente aprovadas para um navio específico ou grupo de navios.

## 12 OFICIAL DE PROTECÇÃO DO NAVIO

12.1 Em cada navio será designado um oficial de protecção.

12.2 Adicionalmente às especificadas noutras secções da presente parte, as funções e responsabilidades do oficial de protecção do navio incluem, sem que esta enumeração seja exaustiva, as seguintes:

- .1 proceder a inspecções regulares da protecção do navio, para assegurar que estão a ser aplicadas as medidas de protecção adequadas,
- .2 assegurar e supervisionar a aplicação do plano de protecção do navio, bem como das eventuais alterações ao mesmo,
- .3 coordenar com o restante pessoal do navio e os oficiais de protecção das instalações portuárias interessadas os aspectos de protecção da movimentação de carga e provisões de bordo,
- .4 propor modificações ao plano de protecção do navio,
- .5 assinalar ao oficial de protecção da companhia as anomalias e irregularidades identificadas nas auditorias internas, revisões periódicas, inspecções de protecção e verificações da conformidade e aplicar as medidas correctivas necessárias,
- .6 reforçar a sensibilização para a protecção e a vigilância a bordo,
- .7 assegurar que o pessoal de bordo recebe uma formação adequada de acordo com as necessidades,
- .8 comunicar todo e qualquer incidente de protecção,
- .9 coordenar a aplicação do plano de protecção do navio com o oficial de protecção da companhia e os oficiais de protecção das instalações portuárias interessadas, e
- .10 assegurar que os equipamentos de protecção existentes são utilizados, ensaiados, calibrados e mantidos de forma adequada.

## 13 FORMAÇÃO, TREINOS E EXERCÍCIOS NO DOMÍNIO DA PROTECÇÃO DE NAVIOS

13.1 O oficial de protecção da companhia e o pessoal de terra necessário devem ter conhecimentos e formação no domínio da segurança, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.

13.2 O oficial de protecção do navio deve ter conhecimentos e formação no domínio da protecção, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.

13.3 O pessoal de bordo com funções e responsabilidades específicas de protecção deve compreender as responsabilidades que lhe incumbem no que respeita à protecção do navio, conforme especificadas no plano de protecção do navio, e ter conhecimentos e aptidões suficientes para desempenhar as funções que lhe sejam atribuídas, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.

13.4 A fim de garantir a aplicação eficaz do plano de protecção do navio, devem realizar-se treinos a intervalos adequados, tendo em conta o tipo de navio, as substituições de pessoal do navio, as instalações portuárias que o navio escalará e outros aspectos pertinentes, bem como as orientações enunciadas na parte B.

13.5 O oficial de protecção da companhia deve assegurar uma coordenação e aplicação eficazes do plano de protecção do navio participando em

**▼B**

exercícios a intervalos adequados, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.

- 14 PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA
- 14.1 As instalações portuárias estão obrigadas a observar os níveis de protecção estabelecidos pelos Governos Contratantes em cujos territórios se situam. As medidas e procedimentos de segurança devem ser aplicados nas instalações portuárias de modo a causarem um mínimo de interferências ou atrasos aos passageiros, ao navio, ao pessoal de bordo e aos visitantes do navio, na movimentação de mercadorias e na prestação de serviços.
- 14.2 Ao nível de segurança 1, serão executadas em todas as instalações portuárias, por meio de medidas adequadas e tendo em conta as orientações enunciadas na parte B, as seguintes actividades atinentes à identificação e prevenção de incidentes de protecção:
- .1 execução de todas as tarefas relacionadas com a protecção da instalação portuária,
  - .2 controlo do acesso à instalação portuária,
  - .3 vigilância da instalação portuária, incluindo os fundeadouros e cais,
  - .4 vigilância das zonas de acesso restrito a fim de assegurar que apenas pessoas autorizadas a elas podem aceder,
  - .5 supervisão da movimentação de carga,
  - .6 supervisão da movimentação das provisões dos navios, e
  - .7 pronta disponibilidade do sistema de comunicações de protecção.
- 14.3 Ao nível de protecção 2, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 14.2, as medidas de protecção adicionais previstas no plano de protecção da instalação portuária, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 14.4 Ao nível de protecção 3, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 14.2, as medidas de protecção suplementares especiais previstas no plano de protecção da instalação portuária, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 14.4.1 Adicionalmente, ao nível de protecção 3 as instalações portuárias estão obrigadas a seguir e executar as instruções de protecção emitidas pelo Governo Contratante em cujo território estão situadas.
- 14.5 Quando o oficial de protecção da instalação portuária for informado de que um navio se confronta com dificuldades no cumprimento das disposições do capítulo XI-2 ou da presente parte do código ou na activação das medidas e procedimentos adequados previstos no seu plano de protecção e, tratando-se do nível de protecção 3, na aplicação das instruções emitidas pelo Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária, esse oficial e o oficial de protecção do navio estabelecerão contacto e coordenarão as acções que se mostrem adequadas.
- 14.6 Quando o oficial de protecção da instalação portuária for informado de que um navio está a operar a um nível de protecção superior ao estabelecido para a instalação portuária, esse oficial comunicá-lo-á à autoridade competente e estabelecerá contacto com o oficial de segurança do navio com quem coordenará as acções que se mostrem adequadas.
- 15 AVALIAÇÃO DA PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA
- 15.1 A avaliação da protecção da instalação portuária é parte integrante e essencial do processo de elaboração e actualização do plano de protecção da instalação portuária.
- 15.2 A avaliação da protecção da instalação portuária será efectuada pelo Governo Contratante em cujo território esta se situa. Um Governo Contratante pode autorizar que a avaliação da segurança de uma instalação portuária específica situada no seu território seja efectuada por uma organização de protecção reconhecida.
- 15.2.1 Quando for efectuada por uma organização de protecção reconhecida, a avaliação da protecção de uma instalação portuária será revista e

**▼B**

- aprovada, se conforme com as disposições da presente secção, pelo Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária.
- 15.3 As pessoas que efectuam a avaliação devem ter competência para aferir da protecção da instalação portuária, de acordo com o disposto na presente secção e tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 15.4 A avaliação da protecção da instalação portuária será periodicamente revista e actualizada, tendo em conta a evolução das ameaças e/ou as modificações menores efectuadas na instalação portuária e deve ser revista e actualizada sempre que a instalação portuária sofra modificações importantes.
- 15.5 A avaliação da protecção da instalação portuária deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
- .1 identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas que é importante proteger,
  - .2 identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de protecção e sua ordem de prioridade,
  - .3 identificação, selecção e hierarquização por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade, e
  - .4 identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.
- 15.6 Os Governos Contratantes podem autorizar que a avaliação da protecção abranja mais de uma instalação portuária se o operador, a localização, o modo de operação, o equipamento e a configuração das instalações portuárias forem similares. Os Governos Contratantes que autorizem esta alternativa devem comunicar os respectivos elementos à Organização.
- 15.7 Uma vez concluída a avaliação da protecção da instalação portuária, será elaborado um relatório, o qual deve descrever resumidamente o modo como a avaliação foi efectuada e especificar as vulnerabilidades identificadas na avaliação e as contramedidas a utilizar para lhes fazer face. O relatório deve estar protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.
- 16 PLANO DE PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA
- 16.1 Para cada instalação portuária será elaborado e mantido, com base na avaliação da protecção da instalação, um plano de segurança adequado para a interface navio/porto. O plano conterá disposições para os três níveis de segurança definidos na presente parte.
- 16.1.1 Sob reserva do disposto na secção 16.2, o plano de protecção de uma instalação portuária específica pode ser preparado por uma organização de protecção reconhecida.
- 16.2 O plano de protecção da instalação portuária deve ser aprovado pelo Governo Contratante em cujo território a instalação se situa.
- 16.3 O plano será elaborado tendo em conta as orientações enunciadas na parte B e deverá ser redigido na língua de trabalho da instalação portuária. O plano deve incluir, pelo menos:
- .1 as medidas destinadas a prevenir a introdução na instalação portuária, ou a bordo de um navio, de armas, substâncias perigosas ou engenhos destinados a serem utilizados contra pessoas, navios ou portos e cujo transporte não é autorizado,
  - .2 as medidas destinadas a prevenir o acesso não autorizado à instalação portuária, aos navios nela amarrados e às zonas da instalação de acesso restrito,
  - .3 os procedimentos de resposta a ameaças à protecção ou violações da protecção, incluindo as disposições necessárias para o prosseguimento das operações críticas da instalação portuária ou da interface navio/porto,

**▼B**

- .4 os procedimentos de resposta às instruções de protecção emitidas para o nível de protecção 3 pelo Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária,
  - .5 os procedimentos de evacuação em caso de ameaça à protecção ou violação da protecção,
  - .6 as funções do pessoal da instalação portuária a que foram atribuídas responsabilidades no domínio da protecção e do restante pessoal da instalação no que respeita à protecção,
  - .7 os procedimentos de interface com as actividades de protecção do navio,
  - .8 os procedimentos de revisão periódica e actualização do plano,
  - .9 os procedimentos de notificação de incidentes de protecção,
  - .10 a identificação do oficial de protecção da instalação portuária, incluindo os dados de contacto para as 24 horas do dia,
  - .11 as medidas destinadas a assegurar a protecção das informações contidas no plano,
  - .12 as medidas destinadas a assegurar a protecção efectiva da carga e do equipamento de movimentação de carga na instalação portuária,
  - .13 os procedimentos de auditoria do plano de protecção da instalação portuária,
  - .14 os procedimentos de resposta à activação do sistema de alerta de protecção de um navio que se encontre na instalação portuária, e
  - .15 os procedimentos utilizados para facilitar a ida a terra do pessoal do navio e as substituições de pessoal do navio, bem como o acesso de visitantes ao navio, incluindo os representantes das organizações sociais e sindicais dos marítimos.
- 16.4 O pessoal que efectua as auditorias internas das actividades de protecção especificadas no plano ou que avalia a sua aplicação não deve tomar parte nas actividades sujeitas a auditoria, salvo se impraticável devido à dimensão ou natureza da instalação portuária.
- 16.5 O plano de protecção da instalação portuária pode fazer parte ou ser combinado com o plano de protecção do porto ou outro plano ou planos portuários de emergência.
- 16.6 O Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária determinará que modificações ao plano de protecção da instalação portuária não poderão ser efectuadas sem as correspondentes alterações ao plano terem tido a sua aprovação.
- 16.7 O plano pode ser conservado em formato electrónico. Se for esse o caso, deverá estar protegido de modo a evitar-se a sua eliminação ou alteração não autorizadas.
- 16.8 O plano deve estar protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.
- 16.9 Os Governos Contratantes podem autorizar que o plano de protecção abranja mais de uma instalação portuária se o operador, a localização, o modo de operação, o equipamento e a configuração das instalações portuárias forem similares. Os Governos Contratantes que autorizem esta alternativa devem comunicar os respectivos elementos à Organização.
- 17 OFICIAL DE PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA
- 17.1 Para cada instalação portuária será designado um oficial de protecção. Uma pessoa poderá ser designada oficial de protecção para uma ou várias instalações portuárias.
- 17.2 Adicionalmente às especificadas noutras secções da presente parte, as funções e responsabilidades do oficial de protecção da instalação portuária incluem, sem que esta enumeração seja exaustiva, as seguintes:
- .1 efectuar uma vistoria inicial global da segurança da instalação portuária tendo em conta a avaliação da protecção pertinente,



**▼B**

- .2 assegurar a elaboração e manutenção do plano de protecção da instalação portuária,
  - .3 aplicar e pôr em prática o plano de protecção da instalação portuária,
  - .4 proceder a inspecções regulares da protecção da instalação portuária, para assegurar que estão a ser aplicadas as medidas de protecção adequadas,
  - .5 recomendar e incorporar consoante necessário modificações ao plano de protecção da instalação portuária com vista à rectificação de anomalias e à actualização do plano à luz das modificações pertinentes efectuadas na instalação portuária,
  - .6 reforçar a sensibilização para a protecção e a vigilância do pessoal da instalação portuária,
  - .7 assegurar uma formação adequada do pessoal responsável pela protecção da instalação portuária,
  - .8 comunicar às autoridades competentes e registar as ocorrências susceptíveis de comprometer a protecção da instalação portuária,
  - .9 coordenar a aplicação do plano de protecção da instalação portuária com os oficiais de protecção das companhias e dos navios interessados,
  - .10 assegurar a coordenação com os serviços de protecção, consoante necessário,
  - .11 assegurar o respeito das normas que deve satisfazer o pessoal responsável pela protecção da instalação portuária,
  - .12 assegurar que os equipamentos de segurança são utilizados, ensaiados, calibrados e mantidos de forma adequada, e
  - .13 assistir os oficiais de protecção dos navios, quando a isso solicitado, na confirmação da identidade das pessoas que pretendem ir a bordo.
- 17.3 O oficial de protecção da instalação portuária deve receber o apoio necessário ao exercício das funções e responsabilidades que lhe incumbem por força do disposto no capítulo XI-2 e na presente parte do código.
- 18 **FORMAÇÃO, TREINOS E EXERCÍCIOS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**
- 18.1 O oficial de protecção e o pessoal de protecção da instalação portuária devem ter conhecimentos e formação, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 18.2 O pessoal da instalação portuária com funções específicas de protecção deve compreender as funções e responsabilidades que lhe incumbem no que respeita à protecção da instalação portuária, conforme especificadas no plano de segurança desta, e ter conhecimentos e aptidões suficientes para desempenhar as funções que lhe sejam atribuídas, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 18.3 A fim de garantir a aplicação eficaz do plano de protecção da instalação portuária, devem realizar-se treinos a intervalos adequados, tendo em conta o tipo de operações realizadas na instalação portuária, as substituições de pessoal, o tipo de navios que a instalação portuária serve e outros aspectos pertinentes, bem como as orientações enunciadas na parte B.
- 18.4 O oficial de protecção da instalação portuária deve assegurar uma coordenação e aplicação eficazes do plano de segurança da instalação participando em exercícios a intervalos adequados, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B.
- 19 **VERIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS NAVIOS**
- 19.1 **Verificações**
- 19.1.1 Os navios a que se aplicam as disposições da presente parte serão objecto das seguintes verificações:

**▼B**

- .1 uma verificação inicial antes da entrada em serviço do navio ou da primeira emissão do certificado a que se refere a secção 19.2, a qual incluirá um exame completo do sistema de segurança do navio e dos equipamentos de segurança conexos abrangidos pelas disposições pertinentes do capítulo XI-2, da presente parte do código e do plano de protecção do navio aprovado. Esta verificação deve comprovar se o sistema de protecção do navio e os equipamentos de protecção conexos satisfazem as prescrições aplicáveis do capítulo XI-2 e da presente parte do código, estão em estado satisfatório e são adequados aos fins a que o navio se destina,
  - .2 uma verificação de renovação a intervalos especificados pela Administração, que não devem todavia ser superiores a cinco anos excepto quando for aplicável o disposto na secção 19.3. Esta verificação deve comprovar se o sistema de protecção do navio e os equipamentos de protecção conexos satisfazem as disposições aplicáveis do capítulo XI-2, da presente parte do código e do plano de segurança do navio aprovado, estão em estado satisfatório e são adequados aos fins a que o navio se destina,
  - .3 pelo menos uma verificação intermédia. Caso se efectue apenas uma verificação intermédia, esta deverá ter lugar entre o segundo e terceiro aniversários do certificado definido na regra I/2(n). A verificação intermédia incluirá a inspecção do sistema de protecção do navio e dos equipamentos de protecção conexos a fim de comprovar se continuam a ser adequados aos fins a que o navio se destina. A verificação intermédia será averbada no certificado,
  - .4 as verificações adicionais que a Administração determine.
- 19.1.2 As verificações devem ser efectuadas por funcionários da Administração. Esta pode, todavia, confiá-las a uma organização de protecção reconhecida conforme definida na regra XI-2/1.
- 19.1.3 Em todos os casos, a Administração deve garantir plenamente a exaustividade e eficácia das verificações e tomar as medidas necessárias atinentes ao cumprimento desta obrigação.
- 19.1.4 Uma vez verificados, o sistema de protecção do navio e os equipamentos de protecção conexos devem ser mantidos de modo a continuarem a satisfazer as disposições das regras XI-2/4.2 e XI-2/6, da presente parte do código e do plano de protecção do navio aprovado. Depois de efectuada qualquer das verificações previstas na secção 19.1.1, não poderão ser efectuadas modificações no sistema de protecção, em equipamentos de protecção conexos ou no plano de protecção do navio sem a aprovação da Administração.
- 19.2 Emissão e validação do certificado**
- 19.2.1 Após a verificação inicial ou a verificação de renovação previstas na secção 19.1 será emitido um certificado internacional de protecção do navio.
- 19.2.2 O certificado será emitido ou validado pela Administração ou por uma organização de protecção reconhecida em nome da Administração.
- 19.2.3 A pedido da Administração, qualquer outro Governo Contratante pode ordenar que o navio seja verificado e, se considerar que são observadas as disposições da secção 19.1.1, emitir ou autorizar a emissão do certificado internacional de protecção do navio ou, quando adequado, validar ou autorizar a validação desse certificado em conformidade com as disposições do presente código.
- 19.2.3.1 Será enviada à Administração requerente, logo que possível, cópia do certificado e do relatório da verificação.
- 19.2.3.2 Os certificados emitidos nestas condições devem conter a menção de que o foram a pedido da Administração e terão a mesma força e beneficiarão do mesmo reconhecimento que os certificados emitidos nos termos do disposto na secção 19.2.2.
- 19.2.4 O certificado internacional de protecção do navio deve obedecer ao modelo que figura em apêndice ao presente código. Se a língua de redacção não for o inglês, o francês ou o espanhol, deve incluir-se uma tradução numa destas línguas.

**▼B**

- 19.3 Vigência e validade do certificado**
- 19.3.1 O certificado internacional de protecção do navio será emitido por um período a determinar pela Administração, o qual não deverá exceder cinco anos.
- 19.3.2 Quando a verificação de renovação for efectuada nos três meses anteriores à data de expiração do certificado existente, o novo certificado será válido da data de conclusão da verificação a uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente.
- 19.3.2.1 Quando a verificação de renovação for efectuada após a data de expiração do certificado existente, o novo certificado será válido da data de conclusão da verificação a uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente.
- 19.3.2.2 Quando a verificação de renovação for efectuada mais de três meses antes da data de expiração do certificado existente, o novo certificado será válido da data de conclusão da verificação a uma data não ulterior em mais de cinco anos a esta.
- 19.3.3 Caso um certificado tenha sido emitido por um período inferior a cinco anos, a Administração pode prolongar a sua validade até se perfazer o período máximo previsto na secção 19.3.1, na condição de serem efectuadas consoante necessário as verificações previstas na secção 19.1.1 para efeitos da emissão do certificado por um período de cinco anos.
- 19.3.4 Caso tenha sido efectuada uma verificação de renovação e o novo certificado não possa ser emitido ou depositado a bordo do navio antes da data de expiração do certificado existente, a Administração, ou a organização de protecção reconhecida que actua em seu nome, pode validar o certificado existente e este será considerado válido por um período suplementar, não superior a cinco meses a contar da data de expiração.
- 19.3.5 Se, à data da expiração do seu certificado, um navio não se encontra num porto em que possa ser objecto de verificação, a Administração pode prorrogar a validade do certificado; esta prorrogação será concedida apenas com o fim de permitir que o navio complete a sua viagem para o porto em que irá ser verificado e unicamente nos casos em que se afigure oportuno e razoável. Nenhum certificado será prorrogado por um período superior a três meses nem tal prorrogação confere ao navio seu beneficiário, uma vez chegado ao porto em que irá ser verificado, o direito de dele largar sem dispor do novo certificado. Efectuada a verificação de renovação, o novo certificado será válido até uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.
- 19.3.6 Um certificado emitido para um navio que efectua viagens de curta duração e que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições precedentes da presente secção pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça, que não excederá um mês a contar da data de expiração nele indicada. Uma vez efectuada a verificação de renovação, o novo certificado será válido até uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.
- 19.3.7 Se for efectuada uma verificação intermédia antes do prazo previsto na secção 19.1.1:
- .1 a data de expiração indicada no certificado será alterada, por averbamento, para uma data não ulterior em mais de três anos à data de realização da verificação intermédia,
  - .2 a data de expiração pode manter-se inalterada, desde que uma ou mais verificações adicionais sejam efectuadas de modo a não se excederem os intervalos máximos entre verificações previstos na secção 19.1.1.
- 19.3.8 Um certificado emitido nos termos do disposto na secção 19.2 deixará de ser válido nos seguintes casos:
- .1 as verificações pertinentes não foram efectuadas nos prazos previstos na secção 19.1.1,
  - .2 o certificado não foi averbado em conformidade com o disposto nas secções 19.1.1.3 e 19.3.7.1, se aplicáveis,

**▼B**

- .3 a responsabilidade pela exploração do navio é assumida por uma companhia que o não explorava anteriormente, e
  - .4 o navio é transferido para o registo de outro Estado.
- 19.3.9 No caso de:
- .1 um navio ser transferido para o registo de outro Governo Contratante, o Governo Contratante cujo pavilhão o navio estava anteriormente autorizado a arvorar deve logo que possível enviar à nova Administração cópia do certificado de protecção de que o navio era titular antes da transferência, ou todas as informações respeitantes ao certificado, e dos relatórios das verificações disponíveis,
  - .2 uma nova companhia assumir a responsabilidade pela exploração de um navio, a companhia que antes o explorava deve logo que possível transmitir à primeira as informações respeitantes ao certificado internacional de protecção do navio ou que possam facilitar as verificações previstas na secção 19.4.2.
- 19.4 Certificação provisória
- 19.4.1 Os certificados referidos na secção 19.2 serão emitidos apenas se a Administração emissora considerar que o navio satisfaz plenamente as disposições da secção 19.1. No entanto, após 1 de Julho de 2004 e no caso de:
- .1 um navio sem certificado ou um navio que vai ser entregue ou que vai entrar ou reentrar em serviço,
  - .2 um navio que é transferido do registo de um Governo Contratante para o registo de outro Governo Contratante,
  - .3 um navio que é transferido do registo de um Governo Contratante para o registo de um Estado que não é Governo Contratante ou
  - .4 de uma companhia assumir a responsabilidade pela exploração de um navio que não explorava anteriormente,
- a Administração pode ordenar a emissão de um certificado internacional provisório de protecção para o navio, o qual deve obedecer ao modelo que figura em apêndice à presente parte, na pendência da emissão do certificado referido na secção 19.2.
- 19.4.2 O certificado internacional provisório de protecção do navio será emitido apenas depois de a Administração, ou uma organização de segurança que actue em seu nome, ter verificado que:
- .1 foi efectuada a avaliação da protecção do navio prescrita na presente parte;
  - .2 existe a bordo cópia do plano de protecção do navio, o qual satisfaz as prescrições do capítulo XI-2 e da presente parte do código, foi apresentado para revisão e aprovação e está a ser aplicado,
  - .3 o navio dispõe de um sistema de alerta de protecção conforme com as prescrições da regra XI-2/6, se exigido,
  - .4 o oficial de protecção da companhia:
    - .1 assegurou que:
      - .1 o plano de protecção do navio foi revisto para determinar a sua conformidade com a presente parte,
      - .2 foi apresentado para aprovação e
      - .3 está a ser aplicado a bordo do navio, e
    - .2 tomou as necessárias disposições, incluindo para a realização de treinos, exercícios e auditorias internas, para garantir que o navio é aprovado na verificação exigida em conformidade com o disposto na secção 19.1.1.1 num prazo de seis meses,
  - .5 foram tomadas disposições para a realização das verificações previstas na secção 19.1.1.1,
  - .6 o comandante, o oficial de protecção do navio e o restante pessoal de bordo com funções de segurança específicas conhecem as funções e responsabilidades que lhes incumbem, especificadas na presente parte, e as disposições pertinentes do plano de segurança do

**▼B**

navio existente a bordo e que essas informações lhes foram fornecidas na língua de trabalho do navio ou em línguas que conheçam, e

- .7 o oficial de protecção do navio preenche os requisitos da presente parte.
- 19.4.3 O certificado internacional provisório de protecção do navio pode ser emitido pela Administração ou por uma organização de protecção reconhecida em nome da Administração.
- 19.4.4 O certificado internacional provisório de protecção do navio será válido por um período de seis meses, ou até à data de emissão do certificado previsto na secção 19.2 se esta data for anterior, e não pode ser prorrogado.
- 19.4.5 Nenhum Governo Contratante deve ordenar a emissão para um navio de um certificado internacional provisório de protecção consecutivo ao inicial se, no parecer da Administração ou da organização de protecção reconhecida que actua em seu nome, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer tal certificado for subtrair-se à plena aplicação das disposições do capítulo XI-2 e da presente parte do código transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial especificado na secção 19.4.4.
- 19.4.6 Para efeitos do disposto na regra XI-2/9, os Governos Contratantes, para aceitarem como válido um certificado internacional provisório de protecção de um navio, podem verificar se foi dado cumprimento às prescrições das secções 19.4.2.4 a 19.4.2.6.»



*Apêndice da parte A*

**APÊNDICE 1**

Modelo do certificado internacional de protecção do navio

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECÇÃO DO NAVIO**

*(Selo oficial)*

*(Estado)*

Certificado N.º .....

Emilido nos termos das disposições do

**CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DOS NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS  
(CÓDIGO ISPS)**

sob a autoridade do Governo de .....

*(Estado)*

por .....

*(pessoa ou organização autorizada)*

Nome do navio: .....

Número ou letras do distintivo do navio: .....

Porto de registo: .....

Tipo de navio: .....

Arqueação bruta: .....

Número IMO: .....

Nome e endereço da companhia: .....

►<sup>(1)</sup>Número de identificação da companhia: ..... ◀

**CERTIFICA-SE:**

- 1 Que o sistema de protecção e os equipamentos de protecção conexos do navio foram verificados em conformidade com o disposto na secção 19.1 da parte A do Código ISPS;
- 2 Que a verificação comprovou que o sistema de protecção e os equipamentos de protecção conexos do navio são satisfatórios em todos os aspectos e que o navio satisfaz as prescrições aplicáveis do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do Código ISPS;
- 3 Que o navio dispõe de um plano de protecção aprovado.

Data da verificação inicial/de renovação com base na qual é emitido o presente certificado

O presente certificado é válido até

sob reserva das verificações a efectuar em conformidade com o disposto na secção 19.1.1 da parte A do Código ISPS.

Emitido em .....

*(local de emissão do certificado)*

Data de emissão .....

.....  
*(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)*

.....  
*(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade emissora)*

► (1) **MI**



#### AVERBAMENTO DE VERIFICAÇÃO INTERMÉDIA

CERTIFICA-SE que numa verificação intermédia, conforme prescrito na secção 19.1.1 da parte A do Código ISPS, se comprovou que o navio satisfaz as disposições pertinentes do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do Código ISPS.

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

Local: .....

Data: .....

*(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*

#### AVERBAMENTO DE VERIFICAÇÕES ADICIONAIS

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

Local: .....

Data: .....

*(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*

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

Local: .....

Data: .....

*(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*

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

Local: .....

Data: .....

*(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*



**VERIFICAÇÃO ADICIONAL EM CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NA SECÇÃO A/19.3.7.2 DO CÓDIGO ISPS**

CERTIFICA-SE que numa verificação adicional, conforme prescrito na secção 19.3.7.2 da parte A do Código ISPS, se comprovou que o navio satisfaz as disposições pertinentes do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do Código ISPS.

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

Local: .....

Data: .....

(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**AVERBAMENTO DE PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DO CERTIFICADO, SE INFERIOR A CINCO ANOS, EM APLICAÇÃO DO DISPOSTO NA SECÇÃO A/19.3.3 DO CÓDIGO ISPS**

O navio satisfaz as disposições pertinentes da parte A do Código ISPS e, em conformidade com o disposto na secção 19.3.3 da parte A do Código ISPS, o certificado será aceite como válido até .....

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

Local: .....

Data: .....

(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**AVERBAMENTO DE VALIDAÇÃO APÓS VERIFICAÇÃO DE RENOVAÇÃO, EM APLICAÇÃO DO DISPOSTO NA SECÇÃO A/19.3.4 DO CÓDIGO ISPS**

O navio satisfaz as disposições pertinentes da parte A do Código ISPS e, em conformidade com o disposto na secção 19.3.4 da Parte A do Código ISPS, o certificado será aceite como válido até .....

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

Local: .....

Data: .....

(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**▼ B**

**AVERBAMENTO DE PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ O NAVIO CHEGAR AO PORTO DE VERIFICAÇÃO, EM APLICAÇÃO DO DISPOSTO NA SECÇÃO A/19.3.5 DO CÓDIGO ISPS, OU POR UM PERÍODO DE GRAÇA, EM APLICAÇÃO DO DISPOSTO NA SECÇÃO A/19.3.6 DO CÓDIGO ISPS**

Em conformidade com o disposto na secção 19.3.5 / 19.3.6 (\*) da parte A do Código ISPS, o presente certificado será aceite como válido até .....

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

Local: .....

Data: .....

(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**AVERBAMENTO DE ANTECIPAÇÃO DA DATA DE EXPIRAÇÃO, EM APLICAÇÃO DO DISPOSTO NA SECÇÃO A/19.3.7.1 DO CÓDIGO ISPS**

Em conformidade com o disposto na secção 19.3.7.1 da parte A do Código ISPS, a nova data de expiração (\*\*) é:

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

Local: .....

Data: .....

(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

(\*) Riscar o que não interessa

(\*\*) Caso se proceda a este averbamento no certificado, a data de expiração indicada na frente do certificado deve ser alterada em conformidade



## APÊNDICE 2

Modelo do certificado internacional provisório de protecção do navio  
**CERTIFICADO INTERNACIONAL PROVISÓRIO DE PROTECÇÃO DO NAVIO**

(Selo oficial)

(Estado)

Certificado N.º .....

Emitido nos termos das disposições do  
**CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DOS NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**  
 (CÓDIGO ISPS)

sob a autoridade do Governo de .....  
 (Estado)

por .....  
 (pessoa ou organização autorizada)

Nome do navio: .....

Número ou letras do distintivo do navio: .....

Porto de registo: .....

Tipo de navio: .....

Arqueação bruta: .....

Número IMO: .....

Nome e endereço da companhia: .....

►<sup>(1)</sup>Número de identificação da companhia: .....

O presente é um certificado provisório consecutivo ao inicial? Sim/Não (\*)

Se SIM, data de emissão do certificado provisório inicial

CERTIFICA-SE que foi dado cumprimento às prescrições da secção A/19.4.2 do Código ISPS.

O presente certificado é emitido nos termos do disposto na secção A/19.4 do Código ISPS.

O presente certificado é válido até .....

Emitido em .....  
 (local de emissão do certificado)

Data de emissão .....

.....  
 (Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)

.....  
 (Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade emissora)

(\*) Riscar o que não interessa.

► (1) **MI**



*ANEXO III*

«PARTE B

**ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS DISPOSIÇÕES DO CAPÍTULO XI-2 DO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR DE 1974, TAL COMO ALTERADA, E DA PARTE A DO PRESENTE CÓDIGO**

1. INTRODUÇÃO

**Generalidades**

- 1.1 No preâmbulo do presente código é dito que o capítulo XI-2 e a parte A do código constituem o novo quadro internacional de medidas destinadas a reforçar a protecção do transporte marítimo, através do qual os navios e as instalações portuárias poderão cooperar para detectar e prevenir actos que ameacem a protecção no sector dos transportes marítimos.
- 1.2 Na presente introdução descrevem-se, concisamente, os processos previstos para a instituição e a aplicação das medidas e dos meios necessários para obter e manter a conformidade com as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do código e identificam-se os principais elementos visados pelas orientações oferecidas. Estas orientações são enunciadas nos parágrafos 2 a 19. A introdução tece também algumas considerações essenciais, que deverão ser tidas em conta na aplicação das orientações relativas aos navios e às instalações portuárias.
- 1.3 Se o leitor apenas estiver interessado nos navios, recomenda-se vivamente que leia, mesmo assim, esta parte do código no seu conjunto, designadamente os parágrafos relativos às instalações portuárias. O mesmo se aplica aos leitores que se interessem principalmente pelas instalações portuárias: também deverão ler os parágrafos relativos aos navios.
- 1.4 As orientações apresentadas nos parágrafos seguintes referem-se principalmente à protecção do navio quando este se encontra numa instalação portuária. Poderão existir, todavia, situações em que um navio possa constituir uma ameaça para a instalação portuária, por exemplo, porque, uma vez nela, pode ser utilizado como base de lançamento de um ataque. Ao considerarem as medidas de protecção adequadas para responder a ameaças a partir de um navio, as pessoas que efectuem a avaliação da protecção da instalação portuária ou que elaborem o plano de protecção da instalação portuária deverão proceder às necessárias adaptações das orientações propostas nos parágrafos seguintes.
- 1.5 Adverte-se o leitor de que, na presente parte do código, nada deverá ser lido ou interpretado de forma contraditória com qualquer das disposições do capítulo XI-2 ou da parte A e que as referidas disposições prevalecem e se sobrepõem sempre a eventuais incongruências involuntárias que possam ter sido introduzidas inadvertidamente na presente parte. As orientações nela enunciadas deverão ser sempre lidas, interpretadas e aplicadas de forma coerente com os fins, objectivos e princípios estabelecidos no capítulo XI-2 e na parte A do código.

**Responsabilidades dos Governos Contratantes**

- 1.6 Aos Governos Contratantes incumbem nos termos do disposto no capítulo XI-2 e na parte A do presente código várias responsabilidades, nomeadamente:
- estabelecer o nível de protecção aplicável,
  - aprovar o plano de protecção do navio e as alterações pertinentes a planos anteriormente aprovados,
  - verificar se os navios satisfazem as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código e emitir o certificado internacional de protecção do navio,
  - determinar que instalações portuárias situadas no seu território deverão designar um oficial de protecção da instalação portuária, que será responsável pela elaboração do respectivo plano de protecção,
  - assegurar a elaboração e a aprovação da avaliação da protecção da instalação portuária e das subsequentes alterações a avaliações anteriormente aprovadas,

**▼B**

- aprovar o plano de protecção da instalação portuária e as subsequentes alterações a planos anteriormente aprovados, e
- aplicar medidas de controlo e execução,
- pôr à prova os planos aprovados, e
- comunicar informações à Organização Marítima Internacional e aos sectores portuário e dos transportes marítimos.

1.7 Os Governos Contratantes podem nomear, ou estabelecer, autoridades designadas dentro do próprio governo para desempenharem, relativamente às instalações portuárias, as funções de protecção previstas no capítulo XI-2 e na parte A do presente código, e autorizar que organizações de protecção reconhecidas executem certas tarefas em relação a estas instalações. Contudo, a decisão final sobre a aceitação e a aprovação destes trabalhos compete ao Governo Contratante ou à autoridade designada. As Administrações também podem delegar determinadas funções de protecção relativas aos navios em organizações de protecção reconhecidas. Não podem ser delegadas nestas organizações as seguintes funções ou actividades:

- estabelecer o nível de protecção aplicável,
- determinar que instalações portuárias situadas no território de um Governo Contratante devem designar um oficial de protecção da instalação portuária e elaborar um plano de protecção da instalação portuária,
- aprovar as avaliações da protecção de instalações portuárias ou as subsequentes alterações a avaliações anteriormente aprovadas,
- aprovar os planos de protecção de instalações portuárias ou as subsequentes alterações a planos anteriormente aprovados,
- aplicar medidas de controlo e execução, e
- estabelecer os requisitos para a declaração de protecção.

**Estabelecimento do nível de protecção**

1.8 Compete aos Governos Contratantes estabelecer o nível de protecção aplicável num momento dado aos navios e instalações portuárias. A parte A do presente código define três níveis de protecção para utilização a nível internacional, designadamente:

- Nível de protecção 1, normal: o nível a que os navios e as instalações portuárias operam normalmente,
- Nível de protecção 2, reforçado: o nível aplicável enquanto existir um risco acrescido de incidente de protecção, e
- Nível de protecção 3, excepcional: o nível aplicável pelo período em que é provável ou iminente um incidente de protecção.

**A companhia e o navio**

1.9 Qualquer companhia que explore navios a que sejam aplicáveis o capítulo XI-2 e a parte A do presente código deverá designar um oficial de protecção para a companhia e um oficial de protecção para cada um dos seus navios. As funções, responsabilidades e requisitos de formação destes oficiais e os requisitos aplicáveis aos treinos e exercícios são definidos na parte A.

1.10 Entre as responsabilidades do oficial de protecção da companhia, figuram, sucintamente, as de velar pela correcta realização da avaliação da protecção do navio e pela elaboração do plano de protecção do navio, sua apresentação para aprovação pela Administração, ou uma entidade em seu nome, e sua posterior colocação a bordo, relativamente a cada navio a que a parte A seja aplicável e para o qual essa pessoa tenha sido designada oficial de protecção da companhia.

1.11 O plano de protecção do navio deverá indicar as medidas de protecção operacionais e físicas que o próprio navio deverá tomar para poder operar sempre ao nível de protecção 1. O plano deverá também indicar as medidas de protecção adicionais, ou reforçadas, que o próprio navio pode tomar para passar a operar ao nível de protecção 2, quando recebe instruções para tal. Além disso, o plano deverá indicar as medidas preparatórias que o navio poderá tomar para dar pronta execução às instruções que lhe possam ser dadas pelos responsáveis pela resposta a um

**▼B**

incidente ou a uma ameaça de incidente de protecção, ao nível de protecção 3.

- 1.12 Os navios a que são aplicáveis as prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código são obrigados a ter um plano de protecção aprovado pela Administração, ou em nome desta, e a operar de acordo com ele. O oficial de protecção da companhia e o oficial de protecção do navio deverão assegurar que o plano permanece pertinente e eficaz, podendo realizar auditorias internas para o efeito. As alterações a elementos de um plano aprovado que a Administração tenha decidido necessitarem de aprovação devem ser objecto de revisão e aprovação antes de serem incorporadas no plano aprovado e aplicadas pelo navio.
- 1.13 O navio deve ter a bordo um certificado internacional de protecção do navio que indique a sua conformidade com as prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código. A parte A inclui disposições relativas à verificação e certificação da conformidade do navio com as prescrições com base numa verificação inicial, de renovação ou intermédia.
- 1.14 Quando um navio se encontra num porto ou se dirige para um porto de um Governo Contratante, este tem o direito, nos termos do disposto na regra XI-2/9, de aplicar várias medidas de controlo e execução em relação a esse navio. O navio está sujeito a inspecções no âmbito da inspecção de navios pelo Estado do porto, mas estas inspecções não incluirão normalmente o exame do próprio plano de protecção do navio, excepto em circunstâncias específicas. O navio pode também ser objecto de medidas de controlo adicionais, se o Governo Contratante que aplica as medidas de controlo e execução tiver motivos para crer que a protecção do navio, ou das instalações portuárias que este utilizou, foi posta em risco.
- 1.15 O navio é igualmente obrigado a ter a bordo informações, que, a pedido, devem ser facultadas aos Governos Contratantes, que indiquem quem é responsável pelo recrutamento do pessoal do navio e por decidir vários outros aspectos relativos à utilização do navio.

**A instalação portuária**

- 1.16 Cada Governo Contratante deve velar pela realização de uma avaliação da protecção de cada uma das instalações portuárias situadas no seu território que prestem serviços a navios que efectuem viagens internacionais. Esta avaliação pode ser efectuada pelo Governo Contratante, por uma autoridade designada ou por uma organização de protecção reconhecida. A avaliação da protecção da instalação portuária, depois de concluída, deve ser aprovada pelo Governo Contratante ou a autoridade designada competentes, que não podem delegar esta aprovação. A avaliação da protecção das instalações portuárias deverá ser periodicamente revista.
- 1.17 A avaliação da protecção da instalação portuária é, fundamentalmente, uma análise de risco de todos os aspectos do funcionamento de uma instalação portuária, tendo em vista determinar que parte ou partes desta são mais susceptíveis e/ou têm mais probabilidades de serem alvo de um ataque. O risco para a protecção é função da ameaça de um ataque associada à vulnerabilidade do alvo e às consequências de um ataque.

A avaliação deve incluir os seguintes elementos:

- determinação da ameaça percebida às instalações e infra-estruturas portuárias,
- identificação dos possíveis pontos vulneráveis, e
- cálculo das consequências dos incidentes.

Uma vez concluída a análise, será possível produzir uma avaliação global do nível de risco. A avaliação da protecção das instalações portuárias ajudará a determinar que instalações portuárias devem designar um oficial de protecção e elaborar um plano de protecção.

- 1.18 As instalações portuárias que devem satisfazer as prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código são obrigadas a designar um oficial de protecção da instalação portuária. As funções, responsabilidades e exigências de formação destes oficiais, bem como os requisitos aplicáveis aos treinos e exercícios, estão definidos na parte A.
- 1.19 O plano de protecção da instalação portuária deverá indicar as medidas de protecção operacionais e físicas que a instalação portuária deverá

**▼B**

tomar para poder funcionar sempre ao nível de protecção 1. O plano deverá também indicar as medidas de protecção adicionais, ou reforçadas, que a instalação pode tomar para passar a funcionar ao nível de protecção 2, quando recebe instruções para tal. Além disso, o plano deverá indicar as medidas preparatórias que a instalação poderá tomar para dar pronta execução às instruções que lhe possam ser dadas pelos responsáveis pela resposta a um incidente ou a uma ameaça de incidente de protecção, ao nível de protecção 3.

- 1.20 As instalações portuárias que devem satisfazer as prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código são obrigadas a ter um plano de protecção aprovado pelo Governo Contratante ou a autoridade designada competentes, e a funcionar de acordo com ele. O oficial de protecção da instalação portuária deverá aplicar as disposições do plano e velar por que este permaneça eficaz e pertinente, mandando realizar, nomeadamente, auditorias internas à aplicação do plano. As alterações a elementos de um plano aprovado que o Governo Contratante ou a autoridade designada competentes tenham decidido necessitarem de aprovação, devem ser objecto de revisão e aprovação antes de serem incorporadas no plano aprovado e aplicadas na instalação portuária. O Governo Contratante ou a autoridade designada competentes podem pôr à prova a eficácia do plano. A avaliação da protecção realizada para a instalação portuária ou que serviu de base à elaboração do plano deverá ser regularmente revista. Todas estas actividades podem exigir alterações ao plano aprovado. As alterações a elementos específicos de um plano aprovado terão de ser apresentadas para aprovação pelo Governo Contratante ou a autoridade designada competentes.

- 1.21 Os navios que utilizam instalações portuárias podem ser sujeitos a inspecções no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto e ser objecto das medidas de controlo adicionais previstas na regra XI-2/9. As autoridades competentes podem exigir o fornecimento de informações sobre o navio, a sua carga, passageiros e pessoal antes da entrada do navio no porto. Poderá haver circunstâncias que justifiquem a não autorização de entrada no porto.

**Informação e comunicação**

- 1.22 O capítulo XI-2 e a parte A do presente código exigem que os Governos Contratantes forneçam determinadas informações à Organização Marítima Internacional e que as informações estejam disponíveis para permitir uma comunicação eficaz entre os Governos Contratantes e entre os oficiais de protecção das companhias ou dos navios e os oficiais de protecção das instalações portuárias.

**2. DEFINIÇÕES**

- 2.1 Não são fornecidas orientações a respeito das definições dadas no capítulo XI-2 e na parte A do presente código.

- 2.2 Para efeitos da presente parte:

- .1 “secção” designa uma secção da parte A e é indicada por “secção A/<seguida pelo número da secção>”,
- .2 “parágrafo” designa um parágrafo da presente parte e é indicado por “parágrafo <seguido pelo número do parágrafo>”, e
- .3 a expressão “Governo Contratante” designa, quando utilizada nos parágrafos 14 a 18, o “Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária”, fazendo também referência à “autoridade designada”.

**3. APLICAÇÃO****Generalidades**

- 3.1 As orientações apresentadas na presente parte deverão ser tidas em conta para efeitos da aplicação das prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código.
- 3.2 Deverá reconhecer-se, porém, que o grau de aplicabilidade das orientações relativas aos navios dependerá do tipo de navio, da sua carga e/ou passageiros e do tráfego em que opera e das características das instalações portuárias que escala.
- 3.3 Do mesmo modo, em relação às orientações relativas às instalações portuárias, o grau de aplicabilidade destas orientações dependerá da instala-



**▼B**

ção portuária, do tipo de navios que a utilizam e do tipo de carga e/ou passageiros e do tráfego em que operam os navios que a escalam.

- 3.4 As disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código não são aplicáveis às instalações portuárias projectadas e utilizadas principalmente para fins militares.

4. **RESPONSABILIDADES DOS GOVERNOS CONTRATANTES**

**Protecção das avaliações e dos planos**

- 4.1 Os Governos Contratantes deverão certificar-se de que foram tomadas medidas adequadas para prevenir a divulgação não autorizada de material sensível em matéria de protecção relativo às avaliações da protecção e aos planos de protecção dos navios e às avaliações da protecção e aos planos de protecção das instalações portuárias, bem como dos próprios planos e avaliações, e ainda o acesso ao referido material

**Autoridades designadas**

- 4.2 Os Governos Contratantes podem identificar, a nível do governo, uma autoridade designada para desempenhar as funções de protecção que lhes incumbem relativamente às instalações portuárias, previstas no capítulo XI-2 ou na parte A do presente código.

**Organizações de protecção reconhecidas**

- 4.3 Os Governos Contratantes podem autorizar uma organização de protecção reconhecida (OSR) a realizar determinadas actividades relacionadas com a protecção, incluindo:

- .1 aprovação dos planos de protecção dos navios, ou de alterações aos mesmos, em nome da Administração,
- .2 verificação e certificação da conformidade dos navios com as prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código, em nome da Administração, e
- .3 realização das avaliações da protecção das instalações portuárias exigidas pelo Governo Contratante.

- 4.4 Uma OSR também poderá aconselhar ou prestar assistência às companhias ou às instalações portuárias em questões de protecção, incluindo as avaliações da protecção e os planos de protecção dos navios e as avaliações da protecção e os planos de protecção das instalações portuárias. Esta assistência pode incluir a elaboração do plano de protecção ou da avaliação da protecção de um navio ou do plano de protecção ou da avaliação da protecção de uma instalação portuária. Se uma OSR tiver realizado a avaliação da protecção ou elaborado o plano de protecção de um navio, não deverá ser autorizada a aprovar o plano de protecção do navio.

- 4.5 Ao autorizarem uma OSR a agir em seu nome, os Governos Contratantes deverão ter em conta a competência dessa organização. Uma OSR deverá poder demonstrar que possui:

- .1 competências nos aspectos de protecção pertinentes,
- .2 conhecimento adequado das operações dos navios e dos portos, nomeadamente da concepção e construção dos navios, se prestar serviços ligados aos navios, e da concepção e construção dos portos, se prestar serviços ligados às instalações portuárias,
- .3 capacidade para avaliar os riscos de protecção que podem verificar-se durante as operações do navio e da instalação portuária, incluindo a interface navio/porto, e o modo de minimizar tais riscos,
- .4 capacidade para actualizar e aperfeiçoar as competências do seu pessoal,
- .5 capacidade para verificar que o seu pessoal continua a ser digno de confiança,
- .6 capacidade para manter as medidas adequadas para evitar a divulgação não autorizada de material sensível em matéria de protecção, ou o acesso não autorizado a esse material,
- .7 conhecimento das prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código, bem como da legislação nacional e internacional pertinente e das regras de protecção,

**▼B**

- .8 conhecimento das actuais ameaças contra a protecção, nas suas diferentes formas,
- .9 conhecimentos em matéria de identificação e detecção de armas e substâncias e engenhos perigosos,
- .10 conhecimentos em matéria de identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
- .11 conhecimento das técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção, e
- .12 conhecimento dos equipamentos e sistemas de protecção e vigilância e suas limitações operacionais.

Ao delegarem funções específicas numa OSR, os Governos Contratantes, incluindo as Administrações, deverão certificar-se de que essa organização tem as competências necessárias para desempenhar essas funções.

- 4.6 Uma organização reconhecida, conforme definida na regra I/6 e que satisfaça as prescrições da regra XI-1/1, pode ser designada OSR desde que possua as competências adequadas em matéria de protecção enunciadas no parágrafo 4.5.
- 4.7 Uma autoridade portuária ou um operador de uma instalação portuária podem ser designados OSR, desde que possuam as competências adequadas em matéria de protecção enunciadas no parágrafo 4.5.

**Estabelecimento do nível de protecção**

- 4.8 Ao estabelecerem o nível de protecção, os Governos Contratantes deverão ter em conta as informações sobre ameaças gerais e específicas. Os Governos Contratantes deverão fixar o nível de protecção aplicável aos navios ou às instalações portuárias num de três níveis:
  - Nível de protecção 1, normal: o nível a que o navio ou a instalação portuária opera normalmente,
  - Nível de protecção 2, reforçado: o nível aplicável enquanto existir um risco acrescido de incidente de protecção, e
  - Nível de protecção 3, excepcional: o nível aplicável pelo período em que é provável ou iminente um incidente de protecção.
- 4.9 O estabelecimento do nível de protecção 3 deverá constituir uma medida excepcional, apenas aplicável quando haja informações fiáveis de que um incidente de protecção é provável ou iminente. O nível de protecção 3 apenas deverá manter-se enquanto perdurar a ameaça à protecção identificada ou o incidente de protecção. Embora o nível de protecção possa passar do nível 1 para o nível 2 e deste para o nível 3, também é possível que o nível de protecção passe directamente do nível 1 para o nível 3.
- 4.10 A responsabilidade máxima pela segurança operacional e a protecção do navio incumbe sempre ao seu comandante. Mesmo no nível de protecção 3, um comandante pode pedir que sejam esclarecidas ou alteradas as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta a um incidente ou a uma ameaça de incidente de protecção, se existirem razões para crer que o cumprimento de uma dada instrução pode pôr em perigo a segurança operacional do navio.
- 4.11 O oficial de protecção da companhia (ASC) ou o oficial de protecção do navio (ASN) deverão contactar o mais cedo possível com o oficial de protecção da instalação portuária (ASIP) que o navio pretende utilizar, a fim de determinar o nível de protecção aplicável a esse navio na instalação portuária. Depois de estabelecer contacto com um navio, o ASIP deverá notificá-lo de qualquer alteração subsequente do nível de protecção da instalação portuária e fornecer-lhe todas as informações de protecção pertinentes.
- 4.12 Embora, em determinadas circunstâncias, um navio possa estar a operar a um nível de protecção superior ao da instalação portuária para onde se dirige, em nenhuma circunstância um navio pode ter um nível de protecção inferior ao daquela. Se um navio tiver um nível de protecção superior ao da instalação portuária que pretende utilizar, o ASC ou o ASN deverão notificar sem demora o ASIP. Este último deverá proceder à avaliação da situação concreta em consulta com o ASC ou o ASN e combinar com o navio as medidas de protecção adequadas, entre as quais

**▼B**

se podem incluir o estabelecimento e a assinatura de uma declaração de protecção.

- 4.13 Os Governos Contratantes deverão estudar os meios de notificar rapidamente as informações relativas à alteração dos níveis de protecção. As Administrações poderão querer utilizar mensagens NAVTEX ou avisos aos navegantes para notificar essas alterações de nível de protecção ao navio e aos ASC e ASN. Também poderão querer utilizar outros métodos de comunicação que ofereçam uma rapidez e uma cobertura equivalentes ou superiores. Os Governos Contratantes deverão facultar os meios de notificação das alterações de nível de protecção aos ASIP. Deverão também compilar e actualizar os dados de contacto de uma lista das pessoas que devem ser informadas das alterações de nível de protecção. Enquanto a informação sobre o nível de protecção não tem de ser considerada particularmente sensível, já a informação sobre a ameaça subjacente poderá ser muito sensível. Os Governos Contratantes deverão ponderar cuidadosamente o tipo e o grau de pormenor das informações a transmitir e o método da sua transmissão aos ASC, ASN e ASIP.

**Pontos de contacto e informação sobre os planos de protecção das instalações portuárias**

- 4.14 Quando uma instalação portuária dispõe de um plano de protecção (PSIP), essa informação deve ser comunicada à Organização e facultada também aos ASC e ASN. Não é necessário divulgar quaisquer outras informações sobre o PSIP para além do facto de que este existe. Os Governos Contratantes deverão ponderar a criação de pontos de contacto centrais ou regionais, ou de outros meios para fornecer informações actualizadas sobre os locais onde estes planos existem, juntamente com os dados de contacto dos respectivos ASIP. A existência desses pontos de contacto deverá ser divulgada. Também podem ser fornecidas informações sobre as organizações de protecção reconhecidas designadas para actuarem em nome do Governo Contratante, juntamente com os elementos relativos às responsabilidades concretas delegadas nessas organizações e as condições de tal delegação.
- 4.15 No caso de um porto que não tenha PSIP (nem ASIP, por conseguinte) o ponto de contacto central ou regional deverá poder indicar uma pessoa devidamente qualificada, em terra, que possa organizar, se necessário, as medidas de protecção adequadas enquanto durar a escala do navio.
- 4.16 Os Governos Contratantes deverão igualmente fornecer os dados de contacto dos funcionários a quem um ASN, um ASC ou um ASIP possam comunicar problemas de protecção. Estes funcionários deverão analisar essas notificações antes de tomarem medidas apropriadas. Os problemas notificados poderão estar relacionados com medidas de protecção da competência de outro Governo Contratante. Nesse caso, o primeiro Governo Contratante deverá considerar a possibilidade de contactar os seus homólogos do outro Governo Contratante para analisarem se são necessárias medidas correctivas. Para o efeito, os dados de contacto dos funcionários deverão ser comunicados à Organização Marítima Internacional.
- 4.17 Os Governos Contratantes deverão também facultar as informações indicadas nos parágrafos 4.14 a 4.16 aos outros Governos Contratantes que as solicitem.

**Documentos de identificação**

- 4.18 Recomenda-se aos Governos Contratantes que emitam documentos de identificação adequados para os funcionários habilitados a ir a bordo dos navios ou a entrar nas instalações portuárias no desempenho das suas funções oficiais e que estabeleçam procedimentos que permitam verificar a autenticidade desses documentos.

**Plataformas fixas e flutuantes e unidades móveis de perfuração ao largo *in situ***

- 4.19 Os Governos Contratantes deverão considerar a possibilidade de instituir medidas de protecção apropriadas para as plataformas fixas e flutuantes e as unidades móveis de perfuração ao largo *in situ*, para permitir a interacção com os navios obrigados a cumprir as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código.

**Navios não obrigados a satisfazer as disposições da parte A**

- 4.20 Os Governos Contratantes deverão considerar a possibilidade de instituírem medidas de protecção apropriadas para reforçar a protecção dos

**▼B**

navios a que não são aplicáveis o capítulo XI-2 e a parte A do presente código e para garantir que as disposições de protecção aplicáveis a esses navios permitem a sua interacção com os navios a que se aplica a parte A.

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

4.21 Os Governos Contratantes deverão fornecer orientações gerais sobre as medidas que consideram adequadas para reduzir os riscos para a protecção dos navios que arvoram o seu pavilhão quando estão no mar. Deverão dar também conselhos específicos sobre as medidas a tomar de acordo com os níveis de protecção 1 a 3, se:

.1 houver alteração do nível de protecção aplicável a um navio enquanto este se encontra no mar, por exemplo devido à zona geográfica onde navega ou relacionada com o próprio navio, e

.2 houver um incidente ou uma ameaça à protecção que envolva um navio quando este se encontra no mar.

Os Governos Contratantes deverão definir os melhores métodos e procedimentos para estes efeitos. No caso de um ataque iminente, o navio deverá procurar estabelecer comunicação directa com os responsáveis, no Estado de bandeira, pela resposta a incidentes de protecção.

4.22 Os Governos Contratantes deverão também estabelecer um ponto de contacto para o fornecimento de conselhos de protecção a qualquer navio:

.1 autorizado a arvorar o seu pavilhão ou

.2 que opere no seu mar territorial ou tenha comunicado a intenção de nele entrar.

4.23 Os Governos Contratantes deverão proporcionar aconselhamento aos navios que operem no seu mar territorial ou tenham comunicado a intenção de nele entrar, incluindo por exemplo:

.1 recomendar que alterem ou adiem a passagem prevista,

.2 recomendar que naveguem numa rota específica ou se dirijam para um local específico,

.3 informar da disponibilidade de pessoal ou equipamento que poderia ser colocado a bordo,

.4 aconselhar a coordenação da passagem, da chegada ao porto ou da partida do porto, a fim de possibilitar a escolta por barcos-patrolha ou aeronaves (aviões ou helicópteros).

Os Governos Contratantes deverão recordar aos navios que operam no seu mar territorial, ou que tenham comunicado a intenção de nele entrar, a existência de quaisquer zonas de acesso temporariamente restrito.

4.24 Os Governos Contratantes deverão recomendar que os navios que operam no seu mar territorial, ou que tenham comunicado a intenção de nele entrar, apliquem prontamente, para protecção do próprio navio e de outros navios nas imediações, as medidas de protecção que o Governo Contratante possa ter recomendado.

4.25 Os planos elaborados pelos Governos Contratantes para os fins indicados no parágrafo 4.22 deverão incluir informações sobre um ponto de contacto adequado, disponível 24 horas por dia, no Governo Contratante, incluindo a Administração. Estes planos também deverão incluir informações sobre as circunstâncias em que a Administração considera necessário pedir assistência aos Estados costeiros próximos e um procedimento de ligação entre os oficiais de protecção das instalações portuárias e os oficiais de protecção dos navios.

**Convénios de protecção alternativos**

4.26 Para efeitos da aplicação das disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código, os Governos Contratantes podem celebrar um ou mais convénios com um ou mais Governos Contratantes. O âmbito de aplicação de um convénio está limitado a viagens internacionais curtas, em rotas fixas, entre instalações portuárias situadas no território das partes no convénio. Quando da celebração de um convénio, e subsequentemente, os Governos Contratantes deverão consultar os outros Governos Contratantes e Administrações interessados nos seus efeitos. Os navios que arvoram pavilhão de um Estado que não seja parte no convénio só

**▼B**

deverão ser autorizados a navegar nas rotas fixas abrangidas pelo convénio se a respectiva Administração aceder a que o navio cumpra as disposições do convénio e lhe exigir que o faça. Estes convénios não podem, em caso algum, comprometer o nível de protecção de outros navios e instalações portuárias que não estejam por eles abrangidos e, especificamente, nenhum dos navios abrangidos por um convénio pode realizar operações navio-navio com navios não abrangidos por esse convénio. Qualquer actividade de interface realizada por navios abrangidos pelo convénio deverá estar igualmente abrangida por este. A aplicação de cada convénio deve ser continuamente fiscalizada e este alterado quando necessário, devendo os convénios ser revistos, em todo o caso, de cinco em cinco anos.

**Disposições equivalentes para as instalações portuárias**

- 4.27 No caso de certas instalações portuárias específicas, com operações limitadas ou especiais mas com um tráfego que não é apenas ocasional, poderá ser adequado assegurar o cumprimento das disposições através de medidas de protecção equivalentes às prescritas no capítulo XI-2 e na parte A do presente código. Pode ser esse o caso, em especial, dos terminais ligados a fábricas ou dos cais sem operações frequentes.

**Lotações**

- 4.28 Ao determinar a lotação mínima de protecção de um navio, a Administração deverá ter em conta que as disposições nesta matéria previstas na regra V/14 apenas se referem à protecção da navegação do navio. A Administração deverá ter igualmente em conta a carga de trabalho adicional que possa resultar da aplicação do plano de protecção do navio e garantir que a lotação do navio é suficiente e eficaz. Ao fazê-lo, a Administração deverá verificar se os navios estão em condições de respeitar as disposições da legislação nacional em matéria de horas de repouso e outras medidas de combate à fadiga, tendo em conta as tarefas de bordo atribuídas aos diferentes membros do pessoal do navio.

**Medidas de controlo e execução****Generalidades**

- 4.29 A regra XI-2/9 especifica as medidas de controlo e execução aplicáveis aos navios nos termos do capítulo XI-2. A regra divide-se em três secções distintas: controlo dos navios que já estão num porto, controlo dos navios que pretendem entrar num porto de outro Governo Contratante e disposições adicionais aplicáveis a ambas as situações.
- 4.30 A regra XI-2/9.1, controlo dos navios no porto, aplica um sistema de controlo dos navios quando estão no porto de um país estrangeiro, em que os funcionários do Governo Contratante devidamente autorizados (funcionários devidamente autorizados) têm o direito de ir a bordo do navio para verificar se os certificados exigidos estão em ordem. Se existirem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições aplicáveis, podem ser tomadas medidas de controlo, como a realização de inspecções adicionais ou a retenção do navio. Estas disposições correspondem aos sistemas de controlo actuais. A regra XI-2/9.1 desenvolve esses sistemas e prevê a adopção de medidas adicionais (incluindo a expulsão de um navio de um porto, como medida de controlo) quando os funcionários devidamente autorizados tiverem motivos evidentes para pensar que um navio não satisfaz as prescrições do capítulo XI-2 ou da parte A do presente código. A regra XI-2/9.3 prevê salvaguardas com vista a promover a aplicação justa e proporcionada destas medidas adicionais.
- 4.31 A regra XI-2/9.2 estabelece medidas de controlo para garantir a conformidade dos navios que pretendam entrar num porto de outro Governo Contratante e introduz um conceito de controlo inteiramente diferente no capítulo XI-2, aplicável apenas a questões de protecção. Nos termos desta regra, podem tomar-se medidas antes de o navio entrar no porto, para melhor garantir a protecção. Tal como na regra XI-2/9.1, este sistema de controlo suplementar baseia-se no conceito da existência de motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do capítulo XI-2 ou da parte A do presente código, e inclui salvaguardas importantes nas regras XI-2/9.2.2 e XI-2/9.2.5, bem como na regra XI-2/9.3.
- 4.32 Entende-se por “motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições” as provas ou informações fiáveis de que o navio não satisfaz o disposto no capítulo XI-2 ou na parte A do presente código, tendo em conta as orientações enunciadas na presente parte. Tais provas ou infor-

**▼B**

mações fiáveis podem ser resultado do juízo profissional do funcionário devidamente autorizado ou de constatações feitas durante a verificação do certificado internacional de protecção do navio, ou do certificado internacional provisório de protecção do navio, emitido em conformidade com a parte A (“certificado”), ou provir de outras fontes. Mesmo que exista um certificado válido a bordo, os funcionários devidamente autorizados podem, ainda assim, concluir, com base no seu juízo profissional, que existem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições.

- 4.33 Entre os exemplos de possíveis motivos evidentes, nos termos das regras XI-2/9.1 e XI-2/9.2, podem incluir-se, consoante os casos:
- .1 a prova, pela verificação do certificado, de que este não é válido ou já expirou,
  - .2 provas, ou informações fiáveis, de que existem deficiências graves nos equipamentos, na documentação ou nas disposições de protecção prescritos pelo capítulo XI-2 e a parte A do presente código,
  - .3 a recepção de um relatório ou denúncia que, no parecer do funcionário devidamente autorizado, contenha informações fiáveis claramente indicadoras de que o navio não satisfaz as prescrições do capítulo XI-2 ou da parte A do presente código,
  - .4 a prova, ou a constatação por um funcionário devidamente autorizado exercendo o seu juízo profissional, de que o comandante ou o pessoal do navio não estão familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais em matéria de protecção ou não podem efectuar os exercícios relacionados com a protecção do navio, ou de que tais procedimentos ou exercícios não foram executados,
  - .5 a prova, ou a constatação por um funcionário devidamente autorizado exercendo o seu juízo profissional, de que membros fundamentais do pessoal do navio não são capazes de estabelecer uma comunicação adequada com outros membros essenciais do pessoal com responsabilidades em matéria de protecção a bordo,
  - .6 provas ou informações fiáveis de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias numa instalação portuária ou a partir de outro navio, numa situação em que a instalação portuária ou o outro navio infringiam o disposto no capítulo XI-2 ou na parte A do presente código, e de que o navio não preencheu uma declaração de protecção, não tomou as medidas de protecção especiais ou adicionais adequadas, nem aplicou os procedimentos de protecção adequados,
  - .7 provas ou informações fiáveis de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias numa instalação portuária, ou a partir de outra fonte (por exemplo, outro navio ou um helicóptero), numa situação em que nem a instalação portuária nem a outra fonte são obrigadas a cumprir as disposições do capítulo XI-2 ou da parte A do presente código, e de que o navio não tomou as medidas de protecção especiais ou adicionais adequadas, nem aplicou os procedimentos de protecção adequados, e
  - .8 se o navio for titular de um certificado internacional provisório de protecção emitido consecutivamente ao inicial, descrito na secção A/19.4, e se, no parecer do funcionário devidamente autorizado, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer esse certificado for subtrair-se à plena aplicação das disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial descrito na secção A/19.4.4.
- 4.34 As implicações da regra XI-2/9 são particularmente relevantes no plano do direito internacional, devendo esta regra ser aplicada tendo presente a regra XI-2/2.4, pois é possível que surjam situações em que se tomem medidas fora do âmbito de aplicação do capítulo XI-2, ou em que devam ter-se em conta os direitos dos navios fora do âmbito do capítulo XI-2 afectados. Assim, a regra XI-2/9 não impede o Governo Contratante de tomar medidas baseadas no direito internacional e compatíveis com ele para garantir a segurança de pessoas, navios, instalações portuárias e outros bens nos casos em que se considere que o navio, embora satisfaça as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código, continua a constituir um risco para a protecção.
- 4.35 Quando um Governo Contratante impõe medidas de controlo a um navio, a Administração deverá ser contactada sem demora, devendo ser-lhe



**▼B**

facultadas informações suficientes para que possa assegurar plenamente a ligação com o Governo Contratante.

**Controlo dos navios no porto**

- 4.36 Quando a irregularidade consistir num equipamento defeituoso ou em documentação incorrecta, conducentes à retenção do navio, e não for possível corrigir essa irregularidade no porto de inspecção, o Governo Contratante pode permitir que o navio largue para outro porto, desde que sejam respeitadas as condições acordadas entre os Estados dos portos e a Administração ou o comandante.

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

- 4.37 A regra XI-2/9.2.1 enumera as informações que os Governos Contratantes podem exigir a um navio como condição de entrada no porto. Um dos elementos de informação mencionado é a confirmação de quaisquer medidas especiais ou adicionais tomadas pelo navio nas suas últimas 10 escalas em instalações portuárias. Entre os possíveis exemplos podem incluir-se:

- .1 os registos das medidas tomadas durante a escala numa instalação portuária situada no território de um Estado que não é Governo Contratante, especialmente das medidas que teriam normalmente sido previstas pelas instalações portuárias situadas nos territórios de Governos Contratantes, e
- .2 as declarações de protecção estabelecidas com instalações portuárias ou com outros navios.

- 4.38 Outro elemento de informação mencionado, que pode ser exigido como condição de entrada no porto, é a confirmação de que se observaram os procedimentos de protecção adequados durante as operações navio-navio realizadas no período correspondente às últimas 10 escalas em instalações portuárias. Normalmente, não se exigirá a inclusão dos registos das transferências de pilotos, dos controlos aduaneiros, da imigração, dos oficiais de protecção, nem das operações de abastecimento de combustível, alojamento, embarque de provisões ou descarga de resíduos efectuadas pelo navio nas instalações portuárias, pois estes aspectos estarão abrangidos pelo plano de protecção da instalação portuária. Entre os exemplos de informações que poderão ser dadas, incluem-se:

- .1 os registos das medidas tomadas durante uma operação navio-navio com um navio que arvore pavilhão de um Estado que não é Governo Contratante, especialmente das medidas que seriam normalmente tomadas por um navio que arvora pavilhão de um Governo Contratante,
- .2 os registos das medidas tomadas durante uma operação navio-navio com um navio que arvore pavilhão de um Governo Contratante mas não seja obrigado a satisfazer as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código, por exemplo, a cópia de qualquer certificado de protecção passado a esse navio ao abrigo de outras disposições, e
- .3 caso estejam a bordo pessoas ou mercadorias resgatadas do mar, todas as informações conhecidas a elas respeitantes, incluindo a sua identidade, se conhecida, e os resultados de quaisquer verificações efectuadas em nome do navio para determinar a situação, em termos de protecção, das pessoas socorridas. Não é propósito do capítulo XI-2 ou da parte A do presente código atrasar ou impedir a transferência das pessoas em perigo para um lugar seguro, mas tão só proporcionar aos Estados informações úteis para manterem a sua integridade em termos de protecção.

- 4.39 Outros exemplos de informações de ordem prática relativas à protecção que poderão ser exigidas como condição de entrada no porto, a fim de ajudar a garantir a segurança e a protecção das pessoas, das instalações portuárias, dos navios e de outros bens, são:

- .1 informações contidas no cadastro sinóptico contínuo,
- .2 posição do navio no momento em que o relatório é elaborado,
- .3 hora prevista da chegada do navio ao porto,
- .4 lista dos tripulantes,
- .5 descrição geral da carga a bordo do navio,



**▼B**

- .6 lista de passageiros, e
- .7 informações que devem encontrar-se a bordo nos termos da regra XI-2/5.

4.40 A regra XI-2/9.2.5 permite que o comandante de um navio, depois de ser informado de que o Estado costeiro ou o Estado do porto aplicarão medidas de controlo ao abrigo da regra XI-2/9.2, renuncie à sua intenção de demandar o porto. Se o comandante desistir de entrar no porto, a regra XI-2/9 deixará de ser aplicável, e quaisquer outras providências que se tomem devem ser baseadas no direito internacional e conformes com este.

**Disposições adicionais**

4.41 Em todos os casos em que se recuse a um navio a entrada num porto ou se expulse um navio de um porto, todos os factos conhecidos deverão ser comunicados às autoridades dos Estados interessados. Esta comunicação deverá incluir as seguintes informações, caso sejam conhecidas:

- .1 nome do navio, pavilhão, número de identificação do navio, indicativo de chamada, tipo de navio e carga,
- .2 a razão para a não autorização de entrada no porto ou a expulsão do porto ou das zonas portuárias,
- .3 se pertinente, a natureza de qualquer irregularidade em matéria de protecção,
- .4 se pertinente, pormenores das eventuais tentativas de rectificação de uma irregularidade, incluindo as condições impostas ao navio para efectuar a viagem,
- .5 último(s) porto(s) de escala e próximo porto de escala declarado,
- .6 hora de saída e hora provável de chegada a esses portos,
- .7 as instruções dadas ao navio, por exemplo para que comunicasse a sua rota,
- .8 informações disponíveis sobre o nível de protecção a que o navio está nesse momento a operar,
- .9 informações relativas às comunicações que o Estado do porto tenha mantido com a Administração,
- .10 ponto de contacto no Estado do porto que faz o relatório para a obtenção de mais informações,
- .11 lista dos tripulantes, e
- .12 quaisquer outras informações pertinentes.

4.42 Entre os Estados interessados a contactar deverão figurar os situados ao longo da rota que o navio pretende seguir até ao porto seguinte, especialmente se o navio pretender entrar no mar territorial desse Estado costeiro. Outros Estados interessados poderão ser os dos portos de escala precedentes, para se poder obter mais informações e resolver as questões de protecção relacionadas com esses portos.

4.43 Ao aplicarem medidas de controlo e execução, os funcionários devidamente autorizados deverão garantir que as medidas ou providências impostas são proporcionadas. Tais medidas ou providências deverão ser razoáveis e o seu rigor e duração deverão limitar-se ao necessário para rectificar ou limitar a irregularidade.

4.44 O termo “retardar” que figura na regra XI-2/9.3.5.1 também se refere a situações em que, por força das medidas adoptadas ao abrigo dessa regra, a entrada no porto é indevidamente recusada ao navio ou o navio é indevidamente expulso do porto.

**Navios de Estados que não são parte na Convenção e navios não abrangidos pela Convenção em virtude da sua dimensão**

4.45 Os Governos Contratantes não deverão dar um tratamento mais favorável aos navios que arvoreem pavilhão de um Estado que não é Governo Contratante da Convenção nem parte no Protocolo SOLAS de 1988 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974.

**▼B**

Consequentemente, deverão aplicar-se a esses navios as prescrições da regra XI-2/9 e as orientações enunciadas na presente parte.

- 4.46 Os navios não abrangidos pela Convenção em virtude da sua dimensão estão sujeitos às medidas que os Estados adoptem para manter a protecção. Essas medidas deverão ser tomadas tendo devidamente em conta as prescrições do capítulo XI-2 e as orientações enunciadas na presente parte.

## 5. DECLARAÇÃO DE PROTECÇÃO

### Generalidades

- 5.1 Deverá ser estabelecida uma declaração de protecção sempre que o Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária o considere necessário ou sempre que um navio o considere necessário.
- 5.1.1 A indicação de que é necessária uma declaração de protecção pode ser dada pelos resultados da avaliação da protecção da instalação portuária, devendo as razões e circunstâncias que exigem tal declaração ser mencionadas no plano de protecção da instalação portuária.
- 5.1.2 A indicação de que é necessária uma declaração de protecção pode ser dada por uma Administração relativamente aos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão, ou depreender-se dos resultados da avaliação da protecção de um navio, devendo ser mencionada no plano de protecção do navio.
- 5.2 É provável que seja exigida uma declaração de protecção aos níveis de protecção mais altos, quando um navio tiver um nível de protecção superior ao da instalação portuária, ou ao de um outro navio com o qual esteja a interagir, e para a interface navio/porto ou as operações navio-navio que apresentem maior risco para as pessoas, os bens ou o ambiente por razões específicas desse navio, incluindo a sua carga ou os seus passageiros, ou pelas circunstâncias existentes na instalação portuária, ou ainda por uma combinação destes factores.
- 5.2.1 Caso um navio ou uma Administração, em nome dos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão, requeira o estabelecimento de uma declaração de protecção, o oficial de protecção da instalação portuária ou o oficial de protecção do navio deverão dar seguimento ao pedido e estudar as medidas de protecção adequadas.
- 5.3 O oficial de protecção da instalação portuária pode também requerer uma declaração de protecção antes da realização das interfaces navio/porto que a avaliação da protecção da instalação portuária identifique como particularmente preocupantes. São disso exemplo o embarque ou desembarque de passageiros e a transferência, carga ou descarga de mercadorias ou substâncias perigosas. A avaliação pode também identificar instalações situadas em zonas densamente povoadas, ou na sua proximidade, ou operações economicamente importantes que justifiquem uma declaração de protecção.
- 5.4 O principal objectivo de uma declaração de protecção é assegurar que o navio e a instalação portuária, ou outros navios com que interaja, chegam a acordo sobre as medidas de protecção que cada um deverá tomar em conformidade com as disposições dos respectivos planos de protecção aprovados.
- 5.4.1 A declaração de protecção acordada deverá ser assinada e datada tanto pela instalação portuária como pelo(s) navio(s), consoante o caso, para indicar a conformidade com o disposto no capítulo XI-2 e na parte A do presente código, e mencionar o seu prazo de validade, o nível ou níveis de protecção pertinentes e os dados de contacto pertinentes.
- 5.4.2 A alteração do nível de protecção poderá exigir o estabelecimento de uma nova declaração de protecção ou a revisão da existente.
- 5.5 A declaração de protecção deverá ser estabelecida em inglês, francês ou espanhol ou numa língua comum à instalação portuária e ao navio ou navios, consoante o caso.
- 5.6 No apêndice 1 da presente parte figura um modelo de declaração de protecção. Este modelo destina-se a uma declaração respeitante a um navio e uma instalação portuária, devendo ser devidamente adaptado caso a declaração respeite a dois navios.

**▼B****6. OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA****Generalidades**

- 6.1 A regra XI-2/5 exige que a companhia forneça informações ao comandante do navio para efeitos do cumprimento das obrigações que incumbem à companhia nos termos do disposto nessa regra. Essas informações deverão incluir elementos como:
- .1 as partes responsáveis pelo recrutamento do pessoal de bordo, como as empresas de gestão de navios, agências de recrutamento, contratantes e concessionários (por exemplo, lojas de venda a retalho, casinos, etc.),
  - .2 as partes responsáveis por decidir da utilização a dar ao navio, incluindo o(s) afretador(es) a tempo ou a casco nu ou qualquer outra entidade que actue nessa qualidade, e
  - .3 nos casos em que o navio é utilizado sob carta partida, os dados de contacto dessas partes, incluindo os afretadores a tempo ou à viagem.
- 6.2 Em conformidade com a regra XI-2/5, a companhia é obrigada a actualizar estas informações à medida que se produzam alterações.
- 6.3 Estas informações deverão ser fornecidas em inglês, francês ou espanhol.
- 6.4 No caso dos navios construídos antes de 1 de Julho de 2004, estas informações deverão reflectir o seu estado real nessa data.
- 6.5 No caso dos navios construídos em ou após 1 de Julho de 2004 e no caso dos navios construídos antes de 1 de Julho de 2004 que não estejam em serviço a 1 de Julho de 2004, as informações deverão remontar à data de entrada em serviço do navio e reflectir o seu estado real nessa data.
- 6.6 A partir de 1 de Julho de 2004, quando um navio for retirado de serviço, as informações deverão remontar à data de reentrada em serviço do navio e reflectir o seu estado real nessa data.
- 6.7 Não é necessário conservar a bordo as informações fornecidas anteriormente que não estejam relacionadas com o estado real do navio nessa data.
- 6.8 Quando a responsabilidade pela exploração do navio for assumida por outra companhia, não é necessário conservar a bordo as informações relativas à companhia que anteriormente o explorava.

Nos parágrafos 8, 9 e 13 figuram outras orientações pertinentes complementares.

**7. PROTECÇÃO DO NAVIO**

As orientações pertinentes figuram nos parágrafos 8, 9 e 13.

**8. AVALIAÇÃO DA PROTECÇÃO DO NAVIO****Avaliação da protecção**

- 8.1 Incumbe ao oficial de protecção da companhia (ASC) garantir a realização de uma avaliação da protecção para cada navio da frota da companhia que deva cumprir as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código e que esteja sob a sua responsabilidade. Embora o ASC não tenha necessariamente de desempenhar pessoalmente todas as funções associadas ao seu cargo, é ele o responsável em última instância pelo correcto desempenho dessas funções.
- 8.2 Antes de iniciar a avaliação da protecção de um navio, o ASC deverá procurar tirar partido das informações disponíveis sobre a avaliação da ameaça nos portos em que o navio fará escala ou em que embarcarão ou desembarcarão passageiros, bem como sobre as instalações portuárias e as suas medidas de protecção. O ASC deverá estudar os relatórios anteriores sobre necessidades de protecção similares. Quando isso for possível, deverá reunir-se com as pessoas interessadas do navio e das instalações portuárias para debater a finalidade e a metodologia da avaliação. Deverá ainda seguir as orientações específicas dadas pelos Governos Contratantes.
- 8.3 A avaliação da protecção de um navio deverá abordar os seguintes elementos do navio:
- .1 protecção física,

**▼B**

- .2 integridade estrutural,
  - .3 sistemas de protecção do pessoal,
  - .4 normas e procedimentos,
  - .5 sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos, e
  - .6 outros elementos que, se danificados ou utilizados como ponto de observação para fins ilícitos, possam constituir um risco para pessoas, bens ou operações a bordo do navio ou no interior de uma instalação portuária.
- 8.4 As pessoas que participam na avaliação da protecção de um navio deverão poder contar com a assistência de peritos relativamente:
- .1 ao conhecimento das actuais ameaças à protecção e das suas diferentes formas,
  - .2 à identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .3 à identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
  - .4 às técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção,
  - .5 aos métodos utilizados para provocar um incidente de protecção,
  - .6 aos efeitos dos explosivos nas estruturas e nos equipamentos do navio,
  - .7 à protecção do navio,
  - .8 às práticas comerciais relativas à interface navio/porto,
  - .9 aos planos de contingência e à preparação para, e resposta a, situações de emergência,
  - .10 à protecção física,
  - .11 aos sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos,
  - .12 à engenharia naval, e
  - .13 às operações dos navios e às operações portuárias.
- 8.5 O ASC deverá obter e registar as informações necessárias para realizar uma avaliação, nomeadamente:
- .1 a planta geral do navio,
  - .2 a localização das zonas cujo acesso deverá ser restringido, como a ponte de comando, os espaços de máquinas da categoria A e outros postos de protecção definidos no capítulo II-2, etc.,
  - .3 a localização e a função de cada ponto de acesso real ou potencial ao navio,
  - .4 as mudanças de maré que possam ter incidência na vulnerabilidade ou na protecção do navio,
  - .5 os espaços de carga e as disposições de estiva de carga,
  - .6 os locais onde estão armazenadas as provisões e os equipamentos essenciais de manutenção do navio,
  - .7 os locais onde se armazena a bagagem não acompanhada,
  - .8 os equipamentos de emergência e de reserva disponíveis para manter os serviços essenciais,
  - .9 o número de efectivos do navio, as funções de protecção existentes e as práticas da companhia em matéria de formação,
  - .10 os equipamentos de protecção e segurança existentes para proteger os passageiros e o pessoal do navio,

**▼B**

- .11 as vias de evacuação e postos de reunião que têm de ser preservados para garantir a evacuação de emergência do navio de forma ordeira e segura,
  - .12 os convénios existentes com empresas de protecção privadas que prestam serviços de protecção ao navio e do lado da água, e
  - .13 as medidas e os procedimentos de protecção em vigor, incluindo os procedimentos de inspecção e de controlo, os sistemas de identificação, os equipamentos de vigilância e controlo, os documentos de identificação do pessoal e os sistemas de comunicações, alarme, iluminação, controlo do acesso e outros sistemas adequados.
- 8.6 A avaliação da protecção do navio deverá examinar cada ponto de acesso identificado, incluindo os pavimentos descobertos, e avaliar as possibilidades de serem utilizados por pessoas que pretendam violar a protecção. Incluem-se os pontos de acesso à disposição tanto de pessoas com acesso legítimo como das que procuram entrar sem autorização.
- 8.7 A avaliação da protecção do navio deverá examinar se as medidas, directrizes, procedimentos e operações de protecção em vigor, tanto em situações de rotina como em situações de emergência, permanecem pertinentes e deverá determinar as directrizes de protecção aplicáveis nomeadamente:
- .1 às zonas de acesso restrito,
  - .2 aos procedimentos de combate a incêndios e de resposta a outras situações de emergência,
  - .3 ao nível de supervisão do pessoal do navio e dos passageiros, visitantes, vendedores, técnicos encarregados das reparações, trabalhadores portuários, etc.,
  - .4 à frequência e eficácia das rondas de protecção,
  - .5 aos sistemas de controlo do acesso, incluindo os sistemas de identificação,
  - .6 aos sistemas e procedimentos para as comunicações de protecção,
  - .7 às portas, barreiras e iluminação de protecção, e
  - .8 aos equipamentos e sistemas de protecção e vigilância, se os houver.
- 8.8 A avaliação da protecção do navio deverá ter em conta as pessoas, actividades, serviços e operações que é importante proteger. Inclui-se:
- .1 o pessoal do navio,
  - .2 os passageiros, visitantes, vendedores, técnicos encarregados das reparações, pessoal da instalação portuária, etc.,
  - .3 a capacidade de manter a protecção da navegação respondendo simultaneamente a uma situação de emergência,
  - .4 a carga, em especial as mercadorias perigosas e as substâncias potencialmente perigosas,
  - .5 as provisões de bordo,
  - .6 os equipamentos e sistemas de comunicações de protecção do navio, se os houver, e
  - .7 os equipamentos e sistemas de vigilância e de protecção do navio, se os houver.
- 8.9 A avaliação da protecção do navio deverá prever todas as ameaças possíveis, que podem incluir os seguintes tipos de incidentes de protecção:
- .1 danos causados ao navio ou a uma instalação portuária, ou destruição do navio ou da instalação portuária, por engenhos explosivos, fogo posto, sabotagem ou vandalismo, por exemplo,
  - .2 desvio ou captura do navio ou de pessoas a bordo,
  - .3 manipulação ilícita da carga, dos equipamentos ou dos sistemas essenciais do navio ou das provisões de bordo,
  - .4 acesso ou utilização não autorizados, incluindo a presença de passageiros clandestinos,

**▼B**

- .5 contrabando de armas ou equipamentos, incluindo armas de destruição maciça,
  - .6 utilização do navio para transportar pessoas que pretendem provocar um incidente de protecção e/ou o seu equipamento,
  - .7 utilização do próprio navio como arma ou como meio de causar danos ou destruição,
  - .8 ataques vindos do mar quando o navio esteja atracado ou fundeado, e
  - .9 ataques quando o navio esteja no mar.
- 8.10 A avaliação da protecção do navio deverá ter em conta todas as vulnerabilidades possíveis, que podem incluir:
- .1 conflitos entre as medidas de segurança operacional e as medidas de protecção,
  - .2 conflitos entre as funções de bordo e as funções de protecção,
  - .3 os serviços de quarto e o número de efectivos do navio, em especial no que respeita às suas implicações para a fadiga da tripulação, a sua vigilância e o seu desempenho,
  - .4 as deficiências identificadas na formação em matéria de protecção, e
  - .5 os equipamentos e sistemas de protecção, incluindo os sistemas de comunicações.
- 8.11 O ASC e o ASN deverão ter sempre presentes os efeitos que as medidas de protecção podem produzir no pessoal do navio que permanece a bordo durante longos períodos. Ao estabelecer as medidas de protecção, deverá dar-se especial atenção à comodidade, ao conforto e à privacidade dos membros do pessoal do navio e à sua capacidade para manterem a sua eficácia durante longos períodos.
- 8.12 Depois de concluída a avaliação da protecção do navio, deverá ser elaborado um relatório contendo um resumo da forma como a avaliação foi realizada, a descrição de cada vulnerabilidade identificada na avaliação e a descrição das contramedidas que poderão ser utilizadas para lhes fazer face. O relatório deve ser protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.
- 8.13 Se a avaliação da protecção do navio não tiver sido efectuada pela companhia, o respectivo relatório deverá ser revisto e aprovado pelo oficial de protecção da companhia.

**Vistoria de protecção *in loco***

- 8.14 A vistoria de protecção *in loco* faz parte integrante da avaliação da protecção de um navio. Esta vistoria deverá examinar e avaliar as medidas, procedimentos e operações de protecção existentes a bordo para:
- .1 garantir o desempenho de todas as funções de protecção do navio,
  - .2 vigiar as zonas de acesso restrito a fim de garantir que só pessoas autorizadas a elas podem aceder,
  - .3 controlar o acesso ao navio, incluindo quaisquer sistemas de identificação,
  - .4 vigiar as zonas de convés e as zonas circundantes do navio,
  - .5 controlar o embarque de pessoas e seus pertences (bagagem acompanhada e não acompanhada e pertences do pessoal do navio),
  - .6 supervisionar a movimentação da carga e a entrega das provisões de bordo, e
  - .7 garantir a disponibilidade imediata dos sistemas de comunicações, das informações e dos equipamentos de protecção do navio.
9. PLANO DE PROTECÇÃO DO NAVIO

**Generalidades**

- 9.1 O oficial de protecção da companhia (ASC) é responsável por garantir que o plano de protecção do navio (PSN) é elaborado e apresentado para aprovação. O conteúdo de cada plano deverá variar consoante o navio a que se destina. A avaliação da protecção do navio terá identificado as características específicas deste e as ameaças e vulnerabilidades potenci-

**▼B**

ais. A elaboração do PSN exigirá que estas características sejam tratadas em pormenor. As Administrações podem formular orientações relativamente à elaboração e conteúdo dos PSN.

- 9.2 Todos os PSN deverão:
- .1 descrever pormenorizadamente a estrutura organizacional da protecção do navio,
  - .2 descrever pormenorizadamente as relações do navio com a companhia, as instalações portuárias, outros navios e as autoridades competentes com responsabilidades de protecção,
  - .3 descrever em pormenor os sistemas de comunicações disponíveis para assegurar uma comunicação eficaz e contínua dentro do navio e entre o navio e o exterior, incluindo as instalações portuárias,
  - .4 especificar as medidas de protecção básicas para o nível de protecção 1, operacionais e físicas, que irão estar permanentemente em vigor,
  - .5 especificar as medidas de protecção adicionais que permitirão que o navio passe sem demora para o nível de protecção 2 e, quando necessário, para o nível de protecção 3,
  - .6 prever a revisão ou auditoria periódicas do plano e a alteração deste à luz da experiência adquirida ou da alteração das circunstâncias, e
  - .7 descrever pormenorizadamente os procedimentos de comunicação de informações aos pontos de contacto pertinentes dos Governos Contratantes.
- 9.3 A elaboração de um PSN eficaz deverá ter por base uma avaliação minuciosa de todas as questões relacionadas com a protecção do navio, incluindo, em especial, uma análise aprofundada das características físicas e operacionais do navio, incluindo os seus itinerários habituais.
- 9.4 Todos os planos de protecção de navios deverão ser aprovados pela Administração ou em seu nome. Se uma Administração recorrer a uma organização de protecção reconhecida para a revisão e aprovação do plano, essa organização não deverá estar associada a qualquer outra organização de protecção reconhecida que tenha elaborado ou ajudado a elaborar o plano.
- 9.5 O ASC e o ASN deverão desenvolver procedimentos para:
- .1 avaliar se o plano de protecção do navio continua a ser eficaz, e
  - .2 preparar as alterações ao plano que venham a ser necessárias depois da sua aprovação.
- 9.6 As medidas de protecção previstas no PSN já deverão estar em vigor quando a verificação inicial do cumprimento das prescrições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código for efectuada. Caso contrário, não poderá ser emitido o certificado internacional de protecção do navio exigido. Se posteriormente houver uma falha dos equipamentos ou sistemas de protecção, ou uma medida de protecção for suspensa por uma razão qualquer, deverão ser tomadas medidas de protecção temporárias equivalentes, previamente notificadas à Administração e aprovadas por esta.

**Organização e desempenho das funções de protecção do navio**

- 9.7 Para além das orientações enunciadas no parágrafo 9.2, o PSN deverá definir os seguintes elementos, comuns a todos os níveis de protecção:
- .1 as funções e responsabilidades dos membros do pessoal do navio com funções de protecção,
  - .2 os procedimentos ou salvaguardas necessários para assegurar a continuidade das comunicações em todas as circunstâncias,
  - .3 os processos necessários para determinar se os procedimentos de protecção e os equipamentos e sistemas de protecção e vigilância permanecem eficazes, incluindo os procedimentos para identificar e solucionar avarias ou o mau funcionamento dos equipamentos ou sistemas,
  - .4 os procedimentos e práticas para proteger as informações sensíveis do ponto de vista da protecção conservadas em papel ou em formato electrónico,



**▼B**

- .5 o tipo e os requisitos de manutenção dos equipamentos e sistemas de protecção e vigilância, se os houver,
  - .6 os procedimentos para assegurar a apresentação e a avaliação atempadas dos relatórios referentes a eventuais violações da protecção ou problemas de protecção, e
  - .7 os procedimentos para elaborar, manter e actualizar o inventário das mercadorias perigosas ou substâncias potencialmente perigosas transportadas a bordo, incluindo a sua localização.
- 9.8 O restante texto do parágrafo 9 trata especificamente das medidas de protecção que poderão ser tomadas a cada nível de protecção no que respeita:
- .1 ao acesso do pessoal do navio, passageiros, visitantes, etc., ao navio,
  - .2 às zonas de acesso restrito existentes no navio,
  - .3 à movimentação de carga,
  - .4 à entrega das provisões de bordo,
  - .5 a movimentação da bagagem não acompanhada, e
  - .6 ao controlo da protecção do navio.

**Acesso ao navio**

- 9.9 O PSN deverá definir as medidas de protecção aplicáveis a todos os meios de acesso ao navio identificados na avaliação da protecção deste. Entre estes incluem-se todos os seguintes elementos:
- .1 escadas de portaló,
  - .2 pranchas de acesso,
  - .3 rampas de acesso,
  - .4 portas de acesso, vigias, janelas e portalós,
  - .5 amarras e correntes de âncora, e
  - .6 gruas e aparelhos de elevação.
- 9.10 Para cada um destes meios de acesso, o PSN deverá identificar os locais em que deverão aplicar-se, a cada nível de protecção, restrições ou interdições de acesso. O plano deverá especificar, para cada nível de protecção, o tipo de restrição ou interdição a aplicar e os meios de a fazer observar.
- 9.11 O PSN deverá determinar, para cada nível de protecção, os meios de identificação necessários para permitir o acesso ao navio e para que as pessoas nele possam permanecer sem que a sua presença seja questionada. Para tal poderá ser necessário criar um sistema adequado de identificação permanente e temporária, respectivamente para o pessoal do navio e para os visitantes. Qualquer sistema de identificação instituído no navio deverá ser coordenado, na medida do possível, com o sistema utilizado na instalação portuária. Os passageiros deverão poder provar a sua identidade por meio dos cartões de embarque, bilhetes, etc., mas o seu acesso às zonas de acesso restrito só deverá ser autorizado sob supervisão. O PSN deverá prever disposições para assegurar que os sistemas de identificação são periodicamente actualizados e que o desrespeito dos procedimentos é objecto de sanções disciplinares.
- 9.12 Deverá recusar-se a entrada no navio às pessoas que não queiram ou não possam provar a sua identidade e/ou confirmar a finalidade da sua visita, quando solicitadas a fazê-lo, e a sua tentativa de aceder ao navio deverá ser comunicada, consoante os casos, ao ASN, ao ASC, ao ASIP e às autoridades nacionais ou locais com responsabilidades de protecção.
- 9.13 O PSN deverá determinar a frequência de realização dos controlos do acesso ao navio, em especial se forem realizados de forma aleatória ou ocasional.

**Nível de protecção 1**

- 9.14 Ao nível de protecção 1, o PSN deverá definir as medidas de protecção para controlar o acesso ao navio, podendo ser aplicadas as seguintes medidas:

**▼B**

- .1 controlo da identidade de todas as pessoas que pretendam ir a bordo e confirmação das razões para o fazerem, através, por exemplo, da verificação das instruções de apresentação a bordo, dos bilhetes dos passageiros, dos cartões de embarque, das ordens para execução de trabalhos, etc.,
  - .2 designação, em colaboração com a instalação portuária, de zonas seguras onde se possam realizar inspecções e revistar pessoas, bagagens (incluindo as bagagens de mão), pertences pessoais, veículos e respectivo conteúdo,
  - .3 tratando-se de um navio porta-veículos, de um navio ro-ro ou de um navio de passageiros, revista, em colaboração com a instalação portuária, dos veículos que vão ser embarcados previamente ao seu embarque, com a frequência exigida no plano,
  - .4 separação das pessoas e respectivos pertences já controlados das pessoas e respectivos pertences não controlados,
  - .5 separação dos passageiros que embarcam dos que desembarcam,
  - .6 identificação dos pontos de acesso que deverão estar protegidos ou permanentemente guardados para prevenir o acesso de pessoas não autorizadas,
  - .7 prevenção, por meio do encerramento ou outros meios, do acesso aos espaços não guardados confinantes com zonas a que os passageiros e os visitantes têm acesso, e
  - .8 comunicação a todo o pessoal do navio de informações de protecção sobre as ameaças possíveis, os procedimentos para notificar a presença de pessoas, objectos ou actividades suspeitos e a necessidade de manter a vigilância.
- 9.15 Ao nível de protecção 1, todas as pessoas que pretendam ir a bordo do navio deverão ser passíveis de revista. A frequência dessas revistas, incluindo as revistas aleatórias, deverá ser especificada no PSN aprovado e expressamente aprovada pela Administração. Seria preferível que essas revistas fossem efectuadas pela instalação portuária em estreita colaboração com o navio e nas proximidades deste. A menos que existam motivos de protecção evidentes para o fazer, não se deverá exigir aos membros do pessoal do navio que revistem os seus colegas ou os pertences destes. Uma tal revista deverá ser feita de uma forma que respeite plenamente os direitos humanos e a dignidade fundamental da pessoa.

## Nível de protecção 2

- 9.16 Ao nível de protecção 2, o PSN deverá definir as medidas de protecção a aplicar para proteger o navio contra um risco acrescido de incidente de protecção, de modo a garantir uma maior vigilância e um controlo mais apertado, podendo essas medidas incluir:
- .1 a afectação de pessoal adicional para patrulhar as zonas de convés durante as horas de silêncio, para impedir o acesso não autorizado,
  - .2 a limitação do número de pontos de acesso ao navio e a identificação dos que devem ser fechados e dos meios de os proteger adequadamente,
  - .3 dissuasão do acesso ao navio pelo lado da água, prevendo, por exemplo, rondas de barcos-patrolha, em colaboração com a instalação portuária,
  - .4 estabelecimento de uma zona de acesso restrito no lado de terra do navio, em estreita colaboração com a instalação portuária,
  - .5 aumento da frequência e da minúcia das revistas de pessoas, pertences pessoais e veículos que embarquem no navio,
  - .6 escolta dos visitantes no navio,
  - .7 a comunicação a todo o pessoal de navio de informações de protecção específicas adicionais sobre as ameaças identificadas, insistindo nos procedimentos para notificar a presença de pessoas, objectos ou actividades suspeitas e na necessidade de uma vigilância reforçada, e
  - .8 a realização de uma revista total ou parcial do navio.

**▼B**

## Nível de protecção 3

- 9.17 Ao nível de protecção 3, o navio deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSN deverá especificar as medidas de protecção que o navio poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com a instalação portuária. Essas medidas poderão consistir em:
- .1 limitar o acesso a um único ponto, controlado,
  - .2 facultar o acesso unicamente aos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção,
  - .3 dar instruções às pessoas que estão a bordo,
  - .4 suspender o embarque ou o desembarque,
  - .5 suspender as operações de movimentação de carga, as entregas, etc.,
  - .6 evacuar o navio,
  - .7 deslocar o navio, e
  - .8 preparar uma revista total ou parcial do navio.

**Zonas de acesso restrito a bordo do navio**

- 9.18 O PSN deverá identificar as zonas de acesso restrito a estabelecer a bordo e especificar a sua extensão, os períodos de restrição e as medidas de protecção a tomar para controlar o acesso a essas zonas e as actividades nelas desenvolvidas. O objectivo das zonas de acesso restrito é:
- .1 impedir o acesso de pessoas não autorizadas,
  - .2 proteger os passageiros, o pessoal do navio e o pessoal das instalações portuárias ou de outros organismos cuja presença a bordo esteja autorizada,
  - .3 proteger as zonas sensíveis do ponto de vista da protecção dentro do navio, e
  - .4 proteger a carga e as provisões de bordo da manipulação ilícita.
- 9.19 O PSN deverá garantir a existência de políticas e práticas claramente definidas para controlar o acesso a todas as zonas de acesso restrito.
- 9.20 O PSN deverá prever a sinalização de todas as zonas de acesso restrito de um modo que indique claramente que o acesso à zona é restrito e que a presença não autorizada na zona constitui uma violação da protecção.
- 9.21 Nas zonas de acesso restrito podem incluir-se:
- .1 a ponte de comando, os espaços de máquinas da categoria A e outros postos de protecção definidos no capítulo II-2,
  - .2 os espaços onde estão instalados equipamentos ou sistemas de protecção e vigilância, bem como os seus comandos e os comandos do sistema de iluminação,
  - .3 os espaços onde estão instalados os sistemas de ventilação e de ar condicionado e outros espaços similares,
  - .4 os espaços com acesso aos depósitos de água potável, bombas ou colectores,
  - .5 os espaços que contenham mercadorias perigosas ou substâncias potencialmente perigosas,
  - .6 os espaços onde estão instaladas as bombas de carga e os seus comandos,
  - .7 os espaços de carga e os espaços onde estão armazenadas as provisões de bordo,
  - .8 os alojamentos da tripulação, e
  - .9 qualquer outra zona cujo acesso o oficial de protecção da companhia considere necessário restringir, com base na avaliação da protecção do navio, a fim de garantir a protecção do navio.

**▼B****Nível de protecção 1**

- 9.22 Ao nível de protecção 1, o PSN deverá definir as medidas de protecção a aplicar nas zonas de acesso restrito, as quais podem incluir:
- .1 o encerramento ou a protecção dos pontos de acesso,
  - .2 a utilização de equipamento de vigilância para vigiar as zonas,
  - .3 o recurso a guardas ou rondas, e
  - .4 a utilização de dispositivos automáticos de detecção de intrusões para alertar o pessoal do navio para qualquer acesso não autorizado.

**Nível de protecção 2**

- 9.23 Ao nível de protecção 2, a frequência e a intensidade da vigilância e do controlo do acesso às zonas de acesso restrito deverão ser aumentadas para garantir que só pessoas autorizadas a elas podem aceder. O PSN deverá definir as medidas de protecção adicionais a aplicar, as quais podem incluir:
- .1 o estabelecimento de zonas de acesso restrito contíguas aos pontos de acesso,
  - .2 a monitorização permanente do equipamento de vigilância, e
  - .3 a afectação de pessoal adicional à guarda e à patrulha das zonas de acesso restrito.

**Nível de protecção 3**

- 9.24 Ao nível de protecção 3, o navio deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSN deverá especificar as medidas de protecção que o navio poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com a instalação portuária. Entre essas medidas poderão incluir-se:
- .1 o estabelecimento de zonas adicionais de acesso restrito a bordo, na vizinhança do local do incidente de protecção ou do local onde presumivelmente se situa a ameaça à protecção, às quais será recusado o acesso, e
  - .2 a revista das zonas de acesso restrito no âmbito de uma revista do navio.

**Movimentação de carga**

- 9.25 As medidas de protecção relativas à movimentação de carga deverão:
- .1 impedir a manipulação ilícita da carga, e
  - .2 impedir que seja aceite e depositada a bordo do navio carga cujo transporte não esteja previsto.
- 9.26 As medidas de protecção, algumas das quais poderão ter de ser aplicadas em colaboração com a instalação portuária, deverão incluir procedimentos de controlo do inventário nos pontos de acesso ao navio. Uma vez a bordo, a carga deverá poder ser identificada como tendo sido aprovada para embarque no navio. Além disso, deverão tomar-se medidas de protecção para impedir a manipulação ilícita da carga depois de esta estar a bordo.

**Nível de protecção 1**

- 9.27 Ao nível de protecção 1, o PSN deverá definir as medidas de protecção aplicáveis durante a movimentação de carga, que poderão incluir:
- .1 inspecção de rotina da carga, das unidades de transporte de carga e dos espaços de carga antes e durante as operações de movimentação,
  - .2 verificação de que a carga que está a ser embarcada corresponde à mencionada na documentação correspondente,
  - .3 tratando-se de um navio porta-veículos, de um navio ro-ro ou de um navio de passageiros, revista, em colaboração com a instalação portuária, dos veículos que vão ser embarcados previamente ao seu embarque, com a frequência exigida no plano, e
  - .4 verificação dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita.

**▼B**

- 9.28 A inspecção da carga poderá ser efectuada pelos seguintes meios:
- .1 exame visual e físico, e
  - .2 utilização de equipamento de exploração/deteccção, dispositivos mecânicos, ou cães.
- 9.29 Quando haja movimentos regulares ou repetidos de carga, o ASC ou o ASN, em consulta com a instalação portuária, poderão chegar a acordo com os carregadores ou outras pessoas responsáveis por essa carga sobre a sua inspecção fora do local, a sua selagem, a programação dos movimentos, a documentação de apoio, etc. Estes acordos deverão ser comunicados ao ASIP e por ele aprovados.

**Nível de protecção 2**

- 9.30 Ao nível de protecção 2, o PSN deverá definir as medidas de protecção adicionais aplicáveis durante a movimentação de carga, que poderão incluir:
- .1 a inspecção minuciosa da carga, das unidades de transporte de carga e dos espaços de carga,
  - .2 a intensificação dos controlos para garantir que só a carga prevista é embarcada,
  - .3 tratando-se de um navio porta-veículos, um navio ro-ro ou um navio de passageiros, a intensificação da revista dos veículos que vão ser embarcados, e
  - .4 a verificação mais frequente e minuciosa dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita.
- 9.31 A inspecção minuciosa da carga poderá ser efectuada pelos seguintes meios:
- .1 aumento da frequência e minúcia dos exames visuais e físicos,
  - .2 utilização mais frequente de equipamento de exploração/deteccção, dispositivos mecânicos ou cães, e
  - .3 coordenação de medidas de protecção reforçadas com o carregador ou outra parte responsável, em conformidade com os acordos e procedimentos estabelecidos.

**Nível de protecção 3**

- 9.32 Ao nível de protecção 3, o navio deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSN deverá especificar as medidas de protecção que o navio poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com a instalação portuária. Entre essas medidas poderão incluir-se:
- .1 a suspensão do embarque ou desembarque da carga, e
  - .2 a verificação do inventário de mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas transportadas a bordo, se as houver, e sua localização.

**Entrega das provisões de bordo**

- 9.33 As medidas de protecção relativas à entrega das provisões de bordo deverão:
- .1 assegurar a verificação da integridade das provisões e respectivas embalagens,
  - .2 impedir que as provisões sejam aceites sem inspecção prévia,
  - .3 impedir a manipulação ilícita das provisões, e
  - .4 impedir que se aceitem provisões que não tenham sido encomendadas.
- 9.34 No caso dos navios que utilizam regularmente a instalação portuária, poderá ser conveniente estabelecer procedimentos entre o navio, os seus fornecedores e a instalação portuária para a notificação e a programação das entregas e respectiva documentação. Deverá haver sempre meio de confirmar que as provisões apresentadas para entrega são acompanhadas de prova de que foram encomendadas pelo navio.

**▼B**

## Nível de protecção 1

- 9.35 Ao nível de protecção 1, o PSN deverá definir as medidas de protecção a aplicar durante a entrega das provisões de bordo, podendo essas medidas consistir em:
- .1 verificar se as provisões correspondem à encomenda, antes de serem embarcadas, e
  - .2 assegurar que as provisões são imediatamente armazenadas de forma segura.

## Nível de protecção 2

- 9.36 Ao nível de protecção 2, o PSN deverá definir as medidas de protecção adicionais aplicáveis durante a entrega das provisões de bordo, prevendo verificações previamente à sua recepção a bordo e a intensificação das inspecções.

## Nível de protecção 3

- 9.37 Ao nível de protecção 3, o navio deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSN deverá especificar as medidas de protecção que o navio poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com a instalação portuária. Entre essas medidas poderão incluir-se:
- .1 sujeição das provisões de bordo a uma inspecção mais alargada,
  - .2 preparação para a restrição ou suspensão da movimentação das provisões, e
  - .3 não aceitar a entrega das provisões a bordo do navio.

**Movimentação da bagagem não acompanhada**

- 9.38 O PSN deverá definir as medidas de protecção aplicáveis para assegurar que a bagagem não acompanhada (isto é, quaisquer bagagens, incluindo pertences pessoais, que não estejam com o passageiro ou o membro do pessoal do navio no lugar da inspecção ou revista) é identificada e sujeita a um exame adequado, incluindo uma revista, antes de ser aceite a bordo do navio. Não está previsto que essa bagagem tenha de ser examinada tanto pelo navio como pela instalação portuária e, nos casos em que ambos disponham do equipamento adequado, a responsabilidade por esse exame deverá incumbir à instalação portuária. A cooperação estreita com esta última é essencial, devendo ser tomadas medidas para garantir que a bagagem não acompanhada é movimentada com protecção depois de examinada.

## Nível de protecção 1

- 9.39 Ao nível de protecção 1, o PSN deverá definir as medidas de protecção aplicáveis na movimentação de bagagem não acompanhada para garantir que até 100 % desta bagagem é examinada ou revista, nomeadamente por raios X.

## Nível de protecção 2

- 9.40 Ao nível de protecção 2, o PSN deverá definir as medidas de protecção adicionais aplicáveis na movimentação de bagagem não acompanhada, as quais deverão incluir o exame de toda ela por raios X.

## Nível de protecção 3

- 9.41 Ao nível de protecção 3, o navio deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSN deverá especificar as medidas de protecção que o navio poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com a instalação portuária. Entre essas medidas poderão incluir-se:
- .1 a sujeição da bagagem não acompanhada a um exame mais aprofundado, por exemplo por raios X a pelo menos dois ângulos diferentes,
  - .2 a preparação da restrição ou suspensão da movimentação da bagagem não acompanhada, e
  - .3 a não aceitação de bagagem não acompanhada a bordo do navio.

**▼B****Controlo da protecção do navio**

- 9.42 O navio deverá ser capaz de assegurar a sua vigilância, a das zonas de acesso restrito a bordo e a das zonas em seu redor. Os meios de vigilância podem incluir o recurso a:
- .1 iluminação,
  - .2 vigias, guardas e pessoal de quarto no convés, incluindo rondas, e
  - .3 dispositivos automáticos de detecção de intrusões e equipamento de vigilância.
- 9.43 Se se utilizarem dispositivos automáticos de detecção de intrusões, estes deverão accionar um alarme sonoro e/ou visual num local permanentemente guardado ou vigiado.
- 9.44 O PSN deverá definir os procedimentos e equipamentos necessários em cada nível de protecção e os meios para garantir que o equipamento de vigilância é capaz de funcionar continuamente, tendo em conta os possíveis efeitos das condições meteorológicas ou de falhas de energia.

**Nível de protecção 1**

- 9.45 Ao nível de protecção 1, o PSN deverá definir as medidas de protecção aplicáveis, as quais podem consistir numa combinação de meios de iluminação, serviços de quarto, guardas de protecção ou utilização de equipamento de protecção e vigilância, que permitam ao pessoal encarregado da protecção observar o navio em geral e as barreiras e zonas de acesso restrito em particular.
- 9.46 O convés do navio e os pontos de acesso ao navio deverão estar iluminados durante as horas de escuridão e os períodos de baixa visibilidade, durante a interface navio/porto ou quando o navio se encontra numa instalação portuária ou fundeado, quando necessário. Quando estão a navegar, os navios deverão utilizar, sempre que isso seja necessário, o nível máximo de iluminação compatível com a protecção da navegação, tendo em conta o disposto no Regulamento Internacional para evitar abalroamentos no mar. Ao determinar a intensidade e a localização apropriadas das luzes, deverá ter-se em conta que:
- .1 o pessoal do navio deverá poder detectar actividades em curso no exterior do navio, tanto do lado de terra como do lado da água,
  - .2 a iluminação deverá alcançar a área do navio e em redor do navio,
  - .3 a iluminação deverá facilitar a identificação do pessoal nos pontos de acesso, e
  - .4 a iluminação pode ser fornecida em coordenação com a instalação portuária.

**Nível de protecção 2**

- 9.47 Ao nível de protecção 2, o PSN deverá definir as medidas de protecção adicionais a aplicar para reforçar a capacidade de controlo e vigilância, podendo essas medidas consistir em:
- .1 aumentar a frequência e a minúcia das rondas de protecção,
  - .2 aumentar o alcance e a intensidade da iluminação ou a utilização de equipamento de protecção e vigilância,
  - .3 afectar pessoal adicional às vigias de protecção, e
  - .4 assegurar a coordenação com os barcos-patrolha e com as rondas motorizadas ou pedestres em terra, se as houver.
- 9.48 Poderá ser necessária iluminação suplementar como defesa contra um risco acrescido de incidente de protecção. Quando necessário, as necessidades de iluminação adicionais poderão ser asseguradas em coordenação com a instalação portuária, para que esta forneça iluminação adicional do lado de terra.

**Nível de protecção 3**

- 9.49 Ao nível de protecção 3, o navio deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSN deverá especificar as medidas de protecção que o navio poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com a instalação portuária. Essas medidas poderão consistir em:

**▼B**

- .1 ligar todas as luzes do navio ou iluminar as zonas circundantes,
- .2 ligar todos os equipamentos de vigilância existentes a bordo que possam registar as actividades no navio ou nas suas imediações,
- .3 prolongar ao máximo o período de tempo em que os equipamentos de vigilância podem continuar a registar,
- .4 preparar uma inspecção subaquática do casco do navio, e
- .5 tomar medidas, como fazer girar lentamente as hélices do navio, se exequível, para dissuadir eventuais tentativas de acesso subaquático ao casco do navio.

**Níveis de protecção diferentes**

- 9.50 O PSN deverá especificar os procedimentos e medidas de protecção que o navio poderá adoptar se o seu nível de protecção for superior ao aplicável a uma instalação portuária.

**Actividades não abrangidas pelo código**

- 9.51 O PSN deverá especificar os procedimentos e medidas de protecção que o navio deverá aplicar quando:
- .1 se encontrar num porto de um Estado que não é Governo Contratante,
  - .2 proceder a uma actividade de interface com um navio a que o presente código não é aplicável,
  - .3 proceder a uma actividade de interface com plataformas fixas ou flutuantes, ou uma unidade de perfuração móvel *in situ*, ou
  - .4 proceder a uma actividade de interface com um porto ou uma instalação portuária não obrigados a satisfazer as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do presente código.

**Declarações de protecção**

- 9.52 O PSN deverá especificar o tratamento a dar aos pedidos de declaração de protecção feitos por uma instalação portuária e as circunstâncias em que o próprio navio deverá pedir tal declaração.

**Auditoria e revisão**

- 9.53 O PSN deverá indicar o método de auditoria que o ASC e o ASN prevêem utilizar para verificar se o plano continua a ser eficaz e o procedimento a seguir para o rever, actualizar ou alterar.

**10. REGISTOS****Generalidades**

- 10.1 Os registos deverão estar à disposição dos funcionários devidamente autorizados dos Governos Contratantes para que possam verificar se as disposições dos planos de protecção dos navios estão a ser aplicadas.
- 10.2 Os registos podem ser conservados sob qualquer forma, mas deverão estar protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizados.

**11. OFICIAL DE PROTECÇÃO DA COMPANHIA**

*As orientações pertinentes figuram nos parágrafos 8, 9 e 13.*

**12. OFICIAL DE PROTECÇÃO DO NAVIO**

*As orientações pertinentes figuram nos parágrafos 8, 9 e 13.*

**13. FORMAÇÃO, TREINOS E EXERCÍCIOS NO DOMÍNIO DA PROTECÇÃO DE NAVIOS****Formação**

- 13.1 O oficial de protecção da companhia, o pessoal de terra necessário da companhia e o oficial de protecção do navio deverão ter conhecimentos e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:
- .1 administração da protecção,
  - .2 Convenções, códigos e recomendações internacionais pertinentes,
  - .3 legislação e regulamentação nacionais pertinentes,



**▼B**

- .4 responsabilidades e funções das outras organizações de protecção,
  - .5 metodologia da avaliação da protecção de navios,
  - .6 métodos de vistoria e inspecção de protecção de navios,
  - .7 operações e condições dos navios e dos portos,
  - .8 medidas de protecção nos navios e nas instalações portuárias,
  - .9 preparação para, e resposta a, situações de emergência e planos de contingência,
  - .10 técnicas de ensino para a formação e a instrução em matéria de protecção, incluindo as medidas e procedimentos de protecção,
  - .11 tratamento das informações sensíveis relativas à protecção e das comunicações de protecção,
  - .12 conhecimento das actuais ameaças à protecção e das suas diferentes formas,
  - .13 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .14 identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
  - .15 técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção,
  - .16 equipamentos e sistemas de protecção e suas limitações operacionais,
  - .17 métodos de auditoria, inspecção, controlo e vigilância,
  - .18 métodos de revista física e de inspecção não intrusiva,
  - .19 treinos e exercícios de protecção, incluindo treinos e exercícios com instalações portuárias, e
  - .20 avaliação dos treinos e exercícios de protecção.
- 13.2 Além disso, o ASN deverá ter conhecimentos suficientes e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:
- .1 planta do navio,
  - .2 plano de protecção do navio e procedimentos conexos (incluindo formação, com base em cenários, sobre a forma de reagir a incidentes),
  - .3 técnicas de gestão e controlo de multidões,
  - .4 funcionamento dos equipamentos e sistemas de protecção, e
  - .5 ensaio, calibragem e manutenção no mar dos equipamentos e sistemas de protecção.
- 13.3 O pessoal de bordo com funções de protecção específicas deverá ter conhecimentos e competências suficientes para desempenhar as funções que lhe estão atribuídas, incluindo, se for caso disso:
- .1 conhecimento das actuais ameaças à protecção e das suas diferentes formas,
  - .2 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .3 identificação das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
  - .4 técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção,
  - .5 técnicas de gestão e controlo de multidões,
  - .6 comunicações de protecção,
  - .7 conhecimento dos procedimentos de emergência e dos planos de contingência,
  - .8 funcionamento dos equipamentos e sistemas de protecção,
  - .9 ensaio, calibragem e manutenção no mar dos equipamentos e sistemas de protecção,
  - .10 técnicas de inspecção, controlo e vigilância, e

**▼B**

- .11 métodos de revista física de pessoas, pertences pessoais, bagagens, carga e provisões de bordo.
- 13.4 Todo o restante pessoal de bordo deverá ter um conhecimento suficiente e estar familiarizado com as disposições pertinentes do plano de protecção do navio, incluindo:
- .1 o significado e implicações dos diferentes níveis de protecção,
  - .2 os procedimentos de emergência e planos de contingência,
  - .3 a identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .4 a identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção, e
  - .5 as técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção.

**Treinos e exercícios**

- 13.5 O objectivo dos treinos e exercícios é garantir que o pessoal de bordo é competente para desempenhar todas as funções de protecção que lhe estão atribuídas, a todos os níveis de protecção, e para identificar eventuais deficiências do sistema de protecção que tenham de ser corrigidas.
- 13.6 Para garantir a aplicação eficaz das disposições do plano de protecção do navio, deverão realizar-se treinos pelo menos de três em três meses. Além disso, nos casos em que, a dado momento, mais de 25 % do pessoal do navio tenham sido substituídos por pessoal que não tenha participado num treino a bordo desse navio nos últimos três meses, deverá realizar-se um treino no prazo de uma semana após a substituição. Estes treinos deverão pôr à prova os diversos elementos do plano, como as ameaças à protecção enumeradas no parágrafo 8.9.
- 13.7 Deverão efectuar-se vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação de oficiais de protecção de companhias, oficiais de protecção de instalações portuárias, autoridades competentes dos Governos Contratantes e oficiais de protecção de navios, se disponíveis, pelo menos uma vez por ano civil, não podendo o intervalo entre exercícios exceder 18 meses. Estes exercícios deverão pôr à prova as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de resposta. Os exercícios podem:
- .1 ser feitos à escala real ou ao vivo,
  - .2 consistir numa simulação teórica ou num seminário, ou
  - .3 ser combinados com outros exercícios, como os de busca e salvamento ou os de resposta a situações de emergência.
- 13.8 A participação da companhia num exercício com outro Governo Contratante deverá ser reconhecida pela Administração.

**14. PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**

*As orientações pertinentes figuram nos parágrafos 15, 16 e 18.*

**15. AVALIAÇÃO DA PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA****Generalidades**

- 15.1 A avaliação da protecção de uma instalação portuária pode ser realizada por uma organização de protecção reconhecida. No entanto, só o Governo Contratante interessado deverá aprovar as avaliações realizadas.
- 15.2 Se um Governo Contratante recorrer a uma organização de protecção reconhecida para rever a avaliação da protecção da instalação portuária ou verificar a sua conformidade, essa organização não deverá estar associada a qualquer outra que tenha realizado ou ajudado a realizar essa avaliação.
- 15.3 A avaliação da protecção de uma instalação portuária deverá abordar os seguintes elementos da instalação:
- .1 protecção física,
  - .2 integridade estrutural,
  - .3 sistemas de protecção do pessoal,
  - .4 normas e procedimentos,

**▼B**

- .5 sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos,
  - .6 infra-estrutura de transportes pertinente,
  - .7 serviços de utilidade pública, e
  - .8 outros elementos que, se danificados ou utilizados como ponto de observação para fins ilícitos, possam constituir um risco para pessoas, bens ou operações no interior da instalação portuária.
- 15.4 As pessoas que participam na avaliação da protecção de uma instalação portuária deverão poder contar com a assistência de peritos relativamente:
- .1 ao conhecimento das actuais ameaças à protecção e das suas diferentes formas,
  - .2 à identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .3 à identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
  - .4 às técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção,
  - .5 aos métodos utilizados para provocar um incidente de protecção,
  - .6 aos efeitos dos explosivos nas estruturas e nos serviços da instalação portuária,
  - .7 à protecção da instalação portuária,
  - .8 às práticas comerciais portuárias,
  - .9 aos planos de contingência e à preparação para, e resposta a, situações de emergência,
  - .10 às medidas de protecção física, e.g. vedações,
  - .11 aos sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos,
  - .12 aos transportes e engenharia civil, e
  - .13 às operações portuárias e dos navios.

**Identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas que é importante proteger**

- 15.5 A identificação e a avaliação dos bens e infra-estruturas importantes constituem um processo que permite determinar a importância relativa das estruturas e instalações para o funcionamento da instalação portuária. Este processo de identificação e avaliação é essencial porque oferece uma base para centrar as estratégias de atenuação de riscos nos bens e estruturas que mais importa proteger de um incidente de protecção. Este processo deverá ter em conta a perda potencial de vidas, a importância económica do porto, o seu valor simbólico e a presença de instalações da Administração Pública.
- 15.6 A identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas deverão servir para os hierarquizar em função da importância relativa da sua protecção. A principal preocupação deverá ser evitar mortes e ferimentos. É igualmente importante determinar se a instalação portuária, a estrutura ou as instalações podem continuar a funcionar sem esse bem e em que medida é possível restabelecer rapidamente um funcionamento normal.
- 15.7 Entre os bens e as infra-estruturas que deverá considerar-se importante proteger podem incluir-se:
- .1 as entradas, os acessos pelo lado de terra e pelo lado do mar, os fundeadouros e as zonas de manobra e atracação,
  - .2 as instalações, os terminais, as zonas de armazenamento e os equipamentos de movimentação de carga,
  - .3 sistemas como a rede de electricidade, os sistemas de rádio e telecomunicações e os sistemas e redes informáticos, os sistemas de gestão do tráfego de navios no porto e as ajudas à navegação,
  - .4 as centrais eléctricas, as condutas de transferência de carga e o abastecimento de água,

## ▼B

- .5 as pontes, vias férreas e estradas,
  - .6 as embarcações de serviço do porto, incluindo barcos de pilotos, rebocadores, barcaças, etc.,
  - .7 os equipamentos e sistemas de protecção e vigilância, e
  - .8 as águas adjacentes à instalação portuária.
  - .9 A identificação clara dos bens e infra-estruturas é essencial para avaliar as exigências de protecção da instalação portuária, hierarquizar por ordem de prioridade as medidas de protecção e decidir como afectar os recursos para melhor proteger a instalação portuária. Este processo pode envolver a realização de consultas às autoridades competentes relativamente às estruturas adjacentes à instalação portuária susceptíveis de causarem danos no interior desta última ou serem utilizadas para lhe causar danos, observá-la ilicitamente ou desviar as atenções.
- 15.8 Identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência com vista à definição das medidas de protecção e sua ordem de prioridade
- Deverão identificar-se os actos susceptíveis de ameaçar a protecção dos bens e das infra-estruturas, bem como os métodos de os perpetrar, a fim de avaliar a vulnerabilidade de um dado bem ou lugar a um incidente de protecção e definir os requisitos de protecção por ordem de prioridade, para permitir o planeamento e a afectação de recursos. A identificação e a avaliação de cada acto potencial e do método de o perpetrar deverão basear-se em vários factores, incluindo a avaliação das ameaças efectuada por serviços do Estado. A identificação e a avaliação das ameaças permitem que não seja necessário tomar como base os piores cenários no planeamento e na afectação de recursos.**
- 15.9 A avaliação da protecção da instalação portuária deverá incluir uma análise, realizada em consulta com os organismos nacionais de protecção pertinentes, com o fim de determinar:
- 15.10 os aspectos específicos da instalação portuária, incluindo o tráfego que a utiliza, que a podem converter em alvo de um ataque,
- .1 as consequências prováveis de um ataque à instalação portuária, ou no seu interior, em termos de perda de vidas, danos patrimoniais e perturbação das actividades económicas, incluindo dos sistemas de transportes,
  - .2 a capacidade e os intentos das pessoas susceptíveis de organizar um tal ataque e
  - .3 o tipo ou tipos de ataque possíveis,
  - .4 de modo a produzir uma avaliação global do nível de risco contra o qual têm de ser estabelecidas medidas de protecção.
- A avaliação da protecção da instalação portuária deverá considerar todas as ameaças possíveis, que podem incluir os seguintes tipos de incidentes de protecção:
- 15.11 danificação ou destruição da instalação portuária ou de um navio, e.g. por engenhos explosivos, fogo posto, sabotagem ou vandalismo,
- .1 desvio ou captura de um navio ou de pessoas a bordo,
  - .2 manipulação ilícita da carga, dos equipamentos ou sistemas essenciais ou das provisões de um navio,
  - .3 acesso ou utilização não autorizados, incluindo a presença de passageiros clandestinos,
  - .4 contrabando de armas ou equipamento, incluindo armas de destruição maciça,
  - .5 utilização de um navio para transportar pessoas que pretendem provocar um incidente de protecção e o seu equipamento,
  - .6 utilização de um navio como arma ou como meio de causar danos ou destruição,
  - .7 bloqueio das entradas do porto, comportas, acessos pelo lado do mar, etc., e

**▼B**

- .8 ataque nuclear, biológico ou químico.
  - .9 O processo deverá envolver consultas às autoridades competentes relativamente às estruturas adjacentes à instalação portuária susceptíveis de causarem danos no interior desta última ou serem utilizadas para lhe causar danos, observá-la ilicitamente ou desviar as atenções.
- 15.12 Identificação, selecção e classificação por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade
- A identificação e a classificação por ordem de prioridade das contramedidas destinam-se a garantir que são utilizadas as medidas de protecção mais eficazes para reduzir a vulnerabilidade da instalação portuária ou da interface navio/porto às possíveis ameaças.**
- 15.13 As medidas de protecção deverão ser seleccionadas com base em factores como a sua eficácia para reduzir a probabilidade de um ataque e deverão ser avaliadas com base em informações que incluam:
- 15.14 as vistorias, inspecções e auditorias de protecção,
- .1 as consultas aos proprietários e operadores da instalação portuária e, se for caso disso, aos proprietários/operadores das estruturas adjacentes,
  - .2 o historial de incidentes de protecção anteriores, e
  - .3 as operações realizadas na instalação portuária.
  - .4 Identificação dos pontos vulneráveis
- A identificação dos pontos vulneráveis das estruturas físicas, dos sistemas de protecção do pessoal, dos processos ou de outros elementos que possam dar lugar a um incidente de protecção pode servir para definir as opções para eliminar ou atenuar esses pontos vulneráveis. Por exemplo, uma análise poderá revelar pontos vulneráveis nos sistemas de protecção ou numa infra-estrutura desprotegida de uma instalação portuária, como o sistema de abastecimento de água, as pontes, etc., que poderiam ser resolvidos por meio de medidas físicas, por exemplo, barreiras permanentes, alarmes, equipamento de vigilância, etc.**
- 15.15 Na identificação dos pontos vulneráveis deverão ser considerados os seguintes aspectos:
- 15.16 o acesso por água e por terra à instalação portuária e aos navios nela atracados,
- .1 a integridade estrutural dos cais, das instalações e das estruturas conexas,
  - .2 as medidas e procedimentos de protecção existentes, incluindo os sistemas de identificação,
  - .3 as medidas e procedimentos de protecção existentes relativos aos serviços portuários e aos serviços de utilidade pública,
  - .4 as medidas para proteger os equipamentos de rádio e telecomunicações, os serviços portuários e os serviços de utilidade pública, incluindo os sistemas e redes informáticos,
  - .5 as zonas adjacentes que possam ser utilizadas durante um ataque, ou para o desencadear,
  - .6 os acordos existentes com empresas de protecção privadas que prestem serviços de protecção no lado da água e no lado de terra,
  - .7 as incompatibilidades entre os procedimentos e medidas de segurança operacional e de protecção,
  - .8 as incompatibilidades entre as funções da instalação portuária e as suas funções de protecção,
  - .9 as limitações em matéria de execução e de pessoal,
  - .10 as deficiências identificadas durante a formação e os treinos, e
  - .11 as deficiências identificadas durante as operações de rotina, na sequência de incidentes ou de alertas, da notificação de problemas de protecção, da aplicação de medidas de controlo, de auditorias, etc.



## .12 PLANO DE PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

### 16. Generalidades

**A elaboração do plano de protecção da instalação portuária (PSIP) incumbe ao oficial de protecção da instalação portuária (ASIP). Embora o ASIP não tenha necessariamente de desempenhar pessoalmente todas funções associados ao seu cargo, é ele o responsável em última instância pela correcto desempenho dessas funções.**

16.1 O conteúdo de cada plano deverá variar consoante as circunstâncias específicas da instalação ou instalações portuárias a que se refere. A avaliação da protecção da instalação portuária terá identificado as características específicas da instalação e os riscos potenciais para a sua protecção que tornaram necessário designar um ASIP e elaborar um plano de protecção. Ao elaborar o plano, é necessário ter em conta estas características e outras considerações de protecção locais ou nacionais, devendo ser instituídas medidas de segurança adequadas para reduzir ao mínimo o risco de violação da protecção e as consequências dos riscos potenciais. Os Governos Contratantes podem formular orientações relativamente à elaboração e conteúdo dos PSIP.

16.2 Todos os PSIP deverão:

16.3 descrever pormenorizadamente a organização da protecção da instalação portuária,

.1 descrever pormenorizadamente as ligações dessa organização com outras autoridades competentes e os sistemas de comunicações necessários para assegurar permanentemente o funcionamento eficaz da organização e das suas ligações a outras entidades, incluindo os navios que estão no porto,

.2 especificar as medidas básicas, operacionais e físicas, adoptadas para o nível de protecção 1,

.3 especificar as medidas de protecção adicionais que permitirão que a instalação portuária passe sem demora para o nível de protecção 2 e, quando necessário, para o nível de protecção 3,

.4 prever a revisão ou auditoria regulares do plano e a sua alteração à luz da experiência adquirida ou da alteração das circunstâncias, e

.5 descrever pormenorizadamente os procedimentos de notificação aos pontos de contacto pertinentes dos Governos Contratantes.

.6 A elaboração de um PSIP eficaz deverá ter por base uma avaliação minuciosa de todas as questões relacionadas com a protecção da instalação portuária, incluindo, em especial, uma análise aprofundada das características físicas e operacionais da instalação.

16.4 Os Governos Contratantes deverão aprovar os planos de protecção das instalações portuárias sob sua jurisdição e prever procedimentos para avaliar se cada PSIP continua a ser eficaz, podendo exigir a alteração do plano antes da sua aprovação inicial ou depois dela. O plano de protecção deverá prever a conservação de registos dos incidentes e ameaças à protecção, das revisões e auditorias e da formação, treinos e exercícios, como prova do cumprimento das prescrições.

16.5 As medidas de protecção previstas no PSIP deverão ser instituídas num prazo razoável após a aprovação do plano, o qual deverá indicar quando cada medida será instituída. Se for provável que haja atrasos nessa instituição, o Governo Contratante responsável pela aprovação do PSIP deverá ser informado do facto e deverão ser acordadas com ele outras medidas de protecção temporárias satisfatórias que proporcionem um nível de protecção equivalente durante o período de transição.

16.6 A utilização de armas de fogo nos navios, ou nas suas proximidades, e nas instalações portuárias pode criar riscos particulares e significativos para a segurança, sobretudo em relação com certas substâncias perigosas ou potencialmente perigosas, devendo ser considerada com muito cuidado. Um Governo Contratante que decida que nessas zonas é necessário pessoal armado deverá garantir que o dito pessoal está devidamente autorizado e treinado no uso das suas armas e conhece os riscos de segurança específicos existentes nas zonas. Um Governo Contratante que autorize a utilização de armas de fogo deverá emitir normas de segurança específicas para essa utilização. O PSIP deverá conter orientações específicas na matéria, em especial no tocante à sua aplicação no

**▼B**

caso dos navios que transportam mercadorias perigosas ou substâncias potencialmente perigosas.

16.7 Organização e desempenho das funções de protecção das instalações portuárias

**Para além das orientações enunciadas no parágrafo 16.3, o PSIP deverá definir os seguintes elementos, comuns a todos os níveis de protecção:**

16.8 o papel e a estrutura da organização da protecção da instalação portuária,

- .1 as funções, responsabilidades e requisitos de formação de todo o pessoal da instalação portuária com funções de protecção e as medidas de avaliação do desempenho necessárias para apreciar a eficácia de cada elemento do pessoal,
- .2 as ligações da organização da protecção da instalação portuária com outras autoridades nacionais ou locais com responsabilidades de protecção,
- .3 os sistemas de comunicações disponíveis para assegurar uma comunicação eficaz e contínua entre o pessoal de protecção da instalação portuária, os navios que estejam no porto e, quando for caso disso, com as autoridades nacionais ou locais com responsabilidades de protecção,
- .4 os procedimentos ou salvaguardas necessários para assegurar a continuidade das comunicações em todas as circunstâncias,
- .5 os procedimentos e práticas para proteger as informações sensíveis do ponto de vista da protecção conservadas em papel ou em formato electrónico,
- .6 os procedimentos necessários para determinar se as medidas, procedimentos e equipamentos de protecção permanecem eficazes, incluindo os procedimentos para identificar e solucionar avarias ou o mau funcionamento dos equipamentos,
- .7 os procedimentos para a apresentação e a avaliação dos relatórios referentes a violações da protecção ou problemas de protecção,
- .8 os procedimentos para a movimentação de carga,
- .9 os procedimentos para a entrega das provisões dos navios,
- .10 os procedimentos para manter e actualizar o inventário das mercadorias perigosas e das substâncias potencialmente perigosas presentes na instalação portuária, incluindo a sua localização,
- .11 os meios para alertar e mobilizar as patrulhas do lado da água e as equipas de busca especializadas, incluindo para a busca de bombas e as buscas subaquáticas, e,
- .12 os procedimentos para ajudar os oficiais de segurança dos navios a confirmarem a identidade das pessoas que pretendem embarcar, se tal for solicitado, e
- .13 os procedimentos para facilitar a ida a terra do pessoal dos navios ou as substituições de pessoal, bem como o acesso de visitantes aos navios, incluindo os representantes das organizações sociais e sindicais dos marítimos.
- .14 O restante texto do parágrafo 16 trata especificamente das medidas de protecção que poderão ser tomadas a cada nível de protecção no que respeita:

16.9 ao acesso à instalação portuária,

- .1 às zonas de acesso restrito no interior da instalação portuária,
- .2 à movimentação de carga,
- .3 à entrega das provisões dos navios,
- .4 à movimentação da bagagem não acompanhada, e
- .5 ao controlo da protecção da instalação portuária.
- .6 Acesso à instalação portuária



**▼B****O PSIP deverá definir as medidas de protecção aplicáveis a todos os meios de acesso à instalação portuária identificados na avaliação da protecção da instalação portuária.**

- 16.10 Para cada um destes meios de acesso, o PSIP deverá identificar os locais em que deverão aplicar-se, a cada nível de protecção, restrições ou interdições de acesso. O plano deverá especificar, para cada nível de protecção, o tipo de restrição ou interdição a aplicar e os meios de a fazer observar.
- 16.11 O PSIP deverá determinar, para cada nível de protecção, os meios de identificação necessários para permitir o acesso à instalação portuária e para que as pessoas nela possam permanecer sem que a sua presença seja questionada. Para tal poderá ser necessário criar um sistema adequado de identificação permanente e temporária, respectivamente para o pessoal da instalação portuária e para os visitantes. Qualquer sistema de identificação instituído na instalação portuária deverá ser coordenado, na medida do possível, com o sistema instituído nos navios que utilizam regularmente a instalação. Os passageiros deverão poder provar a sua identidade por meio dos cartões de embarque, bilhetes, etc., mas o seu acesso às zonas de acesso restrito só deverá ser autorizado sob supervisão. O PSIP deverá prever disposições para assegurar que os sistemas de identificação são periodicamente actualizados e que o desrespeito dos procedimentos é objecto de sanções disciplinares.
- 16.12 Deverá recusar-se o acesso à instalação portuária das pessoas que não queiram ou não possam provar a sua identidade e/ou confirmar a finalidade da sua visita, quando solicitadas a fazê-lo, e a sua tentativa de aceder ao navio deverá ser comunicada ao oficial de protecção da instalação portuária e às autoridades nacionais ou locais com responsabilidades de protecção.
- 16.13 O PSIP deverá identificar os locais onde se realizarão as revistas de pessoas, pertences pessoais e veículos. Esses locais deverão ser cobertos para poderem funcionar continuamente, independentemente das condições meteorológicas, de acordo com a frequência estabelecida no plano. Uma vez revistados, as pessoas, os pertences pessoais e os veículos deverão ser directamente encaminhados para as zonas restritas de espera ou embarque.
- 16.14 O PSIP deverá prever locais separados para as pessoas, e respectivos pertences, que tenham sido controladas e as pessoas, e respectivos pertences, que não tenham sido controladas e, se possível, zonas separadas para o embarque e desembarque de passageiros e pessoal do navio e respectivos pertences, a fim de impedir que as pessoas não controladas entrem em contacto com as pessoas já controladas.
- 16.15 O PSIP deverá determinar a frequência de realização dos controlos do acesso à instalação portuária, em especial se forem realizados de forma aleatória ou ocasional.
- 16.16 Nível de protecção 1
- Ao nível de protecção 1, o PSIP deverá indicar os pontos de controlo em que podem ser aplicadas as seguintes medidas de protecção:
- 16.17 estabelecimento de zonas de acesso restrito, a delimitar por vedações ou outras barreiras de um tipo aprovado pelo Governo Contratante,
- .1 controlo da identidade de todas as pessoas que pretendam entrar na instalação portuária em ligação com um navio, incluindo os passageiros, o pessoal do navio e os visitantes, e confirmação das razões para o fazerem, através, por exemplo, da verificação das instruções de apresentação a bordo, dos bilhetes dos passageiros, dos cartões de embarque, das ordens de execução de trabalhos, etc.,
  - .2 controlo dos veículos utilizados pelas pessoas que pretendam entrar na instalação portuária em ligação com um navio,
  - .3 verificação da identidade do pessoal da instalação portuária e das pessoas que nela estejam a trabalhar, bem como dos respectivos veículos,
  - .4 restrição do acesso, para excluir as pessoas que não fazem parte do pessoal da instalação portuária nem trabalham na instalação se não puderem provar a sua identidade,



**▼B**

- .5 revista das pessoas, dos pertences pessoais, dos veículos e seu conteúdo, e
- .6 identificação dos pontos de acesso que não são regularmente utilizados e que convenha fechar e trancar permanentemente.
- .7 Ao nível de protecção 1, todas as pessoas que pretendam aceder à instalação portuária deverão ser passíveis de revista. A frequência dessas revistas, incluindo as revistas aleatórias, deverá ser especificada no PSIP aprovado e expressamente aprovada pelo Governo Contratante. A menos que existam motivos de protecção evidentes para o fazer, não se deverá exigir aos membros do pessoal dos navios que revistem os seus colegas ou os pertences destes. Uma tal revista deverá ser feita de uma forma que respeite plenamente os direitos humanos e a dignidade fundamental da pessoa.

## 16.18 Nível de protecção 2

Ao nível de protecção 2, o PSIP deverá definir as medidas de protecção adicionais aplicáveis, as quais podem incluir:

## 16.19 a afectação de pessoal adicional à guarda dos pontos de acesso e à patrulha das barreiras existentes no perímetro da instalação,

- .1 a limitação do número de pontos de acesso à instalação portuária e a identificação dos que devem ser fechados e dos meios de os proteger adequadamente,
- .2 a previsão de meios para impedir a passagem pelos restantes pontos de acesso, por exemplo, barreiras de protecção,
- .3 o aumento da frequência das revistas de pessoas, pertences pessoais e veículos,
- .4 a recusa do acesso aos visitantes que não possam fornecer uma justificação verificável para a sua pretensão de aceder à instalação portuária, e
- .5 a utilização de barcos-patrulha para reforçar a protecção do lado da água.

## .6 Nível de protecção 3

Ao nível de protecção 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSIP deverá especificar as medidas de protecção que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem. Essas medidas poderão consistir em:

## 16.20 suspender o acesso à instalação portuária ou parte dela,

- .1 facultar o acesso unicamente aos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção,
- .2 suspender a circulação de peões e de veículos em toda a instalação portuária ou parte dela,
- .3 aumentar a frequência das rondas de protecção no interior da instalação portuária, se for caso disso,
- .4 suspender as operações portuárias em toda a instalação portuária ou parte dela,
- .5 direccionar o movimento de embarcações em toda a instalação portuária ou parte dela, e
- .6 evacuar a instalação portuária ou parte dela.
- .7 Zonas de acesso restrito no interior da instalação portuária

**▼B**

**O PSIP deverá identificar as zonas de acesso restrito a estabelecer na instalação portuária e especificar a sua extensão, os períodos de restrição e as medidas de protecção a tomar para controlar o acesso a essas zonas e as actividades nelas desenvolvidas. Também deverá prever, nas circunstâncias adequadas, medidas para assegurar que as zonas de acesso temporariamente restrito são sujeitas a inspecções de protecção, antes e depois de estabelecidas. O objectivo das zonas de acesso restrito é:**

- 16.21 proteger os passageiros, o pessoal dos navios, o pessoal da instalação portuária e os visitantes, incluindo os visitantes em ligação com um navio,
- .1 proteger a instalação portuária,
  - .2 proteger os navios que utilizam ou servem a instalação portuária,
  - .3 proteger os locais e zonas sensíveis do ponto de vista da protecção no interior da instalação portuária,
  - .4 proteger os equipamentos e sistemas de protecção e vigilância, e
  - .5 proteger a carga e as provisões dos navios da manipulação ilícita.
  - .6 O PSIP deverá garantir que são instituídas medidas de protecção claramente definidas em todas as zonas de acesso restrito, para controlar:
- 16.22 o acesso de pessoas,
- .1 a entrada, o estacionamento, a carga e descarga de veículos,
  - .2 a movimentação e o armazenamento de carga e de provisões dos navios, e
  - .3 bagagem não acompanhada ou pertences pessoais.
  - .4 O PSIP deverá prever a sinalização de todas as zonas de acesso restrito de um modo que indique claramente que o acesso à zona é restrito e que a presença não autorizada na zona constitui uma violação da protecção.
- 16.23 Quando se tenham instalado dispositivos automáticos de detecção de intrusões, estes deverão alertar um centro de controlo capaz de reagir accionando um alarme.
- 16.24 Nas zonas de acesso restrito podem incluir-se:
- 16.25 as zonas em terra e na água contíguas ao navio,
- .1 as zonas de embarque e desembarque, as zonas de espera e de controlo dos passageiros e do pessoal dos navios, incluindo os pontos de revista,
  - .2 as zonas onde se procede ao embarque, desembarque e armazenamento de carga e provisões,
  - .3 os locais onde são conservadas informações sensíveis do ponto de vista da protecção, incluindo os documentos relativos à carga,
  - .4 as zonas onde estão depositadas mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas,
  - .5 os postos de controlo do sistema de gestão do tráfego de navios e os centros de controlo das ajudas à navegação e do porto, incluindo os postos de controlo dos sistemas de protecção e vigilância,
  - .6 as zonas onde os equipamentos de protecção e vigilância estão armazenados ou localizados,
  - .7 as instalações essenciais de electricidade, rádio e telecomunicações, abastecimento de água e outros serviços de utilidade pública, e
  - .8 outros locais da instalação portuária cujo acesso por embarcações, veículos e pessoas deva ser restringido.
  - .9 As medidas de protecção podem incluir, com o acordo das autoridades competentes, restrições ao acesso sem autorização a estruturas a partir das quais seja possível observar a instalação portuária.

**▼B**

Ao nível de protecção 1, o PSIP deverá definir as medidas de protecção a aplicar nas zonas de acesso restrito, as quais podem incluir:

- 16.27 a instalação de barreiras permanentes ou temporárias, de um tipo aceite pelo Governo Contratante, em redor da zona de acesso restrito,
- .1 a designação de pontos de acesso onde este possa ser controlado por guardas, quando em serviço, e que possam ser eficazmente encerrados ou bloqueados quando não estiverem a funcionar,
  - .2 a emissão de passes, que as pessoas terão de mostrar para indicar que têm direito a estar na zona de acesso restrito,
  - .3 a sinalização clara dos veículos autorizados a entrar nas zonas de acesso restrito,
  - .4 a previsão de guardas e rondas,
  - .5 a instalação de dispositivos automáticos de detecção de intrusões, ou de equipamentos e sistemas de vigilância, para detectar o acesso não autorizado às zonas de acesso restrito ou movimentos no seu interior, e
  - .6 controlo do movimento de embarcações nas proximidades dos navios que estejam a utilizar a instalação portuária.
- .7 Nível de protecção 2

Ao nível de protecção 2, o PSIP deverá prever o aumento da frequência e da intensidade da vigilância e do controlo do acesso às zonas de acesso restrito. O plano deverá definir as medidas de protecção adicionais, que podem incluir:

- 16.28 o reforço da eficácia das barreiras ou vedações em redor das zonas de acesso restrito, incluindo o recurso a rondas ou a dispositivos automáticos de detecção de intrusões,
- .1 a redução do número de pontos de acesso às zonas de acesso restrito e o reforço dos controlos aplicados nos acessos restantes,
  - .2 restrições ao estacionamento nas proximidades dos navios atracados,
  - .3 maior limitação do acesso às zonas de acesso restrito e dos movimentos e armazenamento no seu interior,
  - .4 a utilização de equipamento de vigilância e registo com monitorização contínua,
  - .5 o aumento do número e frequência das rondas, incluindo no lado da água, no perímetro das zonas de acesso restrito e no interior destas,
  - .6 o estabelecimento de zonas contíguas às zonas de acesso restrito a que será restringido o acesso, e
  - .7 restrição do acesso de embarcações não autorizadas às águas contíguas aos navios que estejam a utilizar a instalação portuária.
- .8 Nível de protecção 3

Ao nível de protecção 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSIP deverá especificar as medidas de protecção que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem. Entre essas medidas poderão incluir-se:

- 16.29 o estabelecimento de zonas adicionais de acesso restrito no interior da instalação portuária, na vizinhança do local do incidente de protecção ou do local onde presumivelmente se situa a ameaça à protecção, às quais será recusado o acesso, e
- .1 a preparação da revista das zonas de acesso restrito no âmbito de uma revista total ou parcial da instalação portuária.
  - .2 Movimentação de carga

**▼B****As medidas de protecção relativas à movimentação de carga deverão:**

- 16.30 impedir a manipulação ilícita da carga, e
- .1 impedir que se receba ou armazene na instalação portuária carga que não se destine a ser transportada.
  - .2 As medidas de protecção deverão incluir procedimentos de controlo do inventário nos pontos de acesso à instalação portuária. Uma vez no interior desta última, a carga deverá poder ser identificada como tendo sido controlada e aceite para embarque num navio ou para armazenamento temporário numa zona de acesso restrito enquanto aguarda o embarque. Poderá ser conveniente restringir a entrada na instalação portuária de carga cuja data de embarque não esteja confirmada.
- 16.31 Nível de protecção 1
- Ao nível de protecção 1, o PSIP deverá definir as medidas de protecção aplicáveis na movimentação de carga, as quais podem incluir:
- 16.32 inspecções de rotina da carga, das unidades de transporte de carga e das zonas de armazenamento de carga no interior da instalação portuária, antes e durante as operações de movimentação de carga,
- .1 verificação de que a carga que entra na instalação portuária corresponde à mencionada na nota de entrega ou outro documento equivalente,
  - .2 revista dos veículos, e
  - .3 verificação dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita da carga à sua entrada e quando do seu armazenamento na instalação portuária.
  - .4 A inspecção da carga pode ser efectuada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:
- 16.33 exame visual e físico, e
- .1 utilização de equipamento de exploração/detecção, dispositivos mecânicos ou cães.
  - .2 Quando haja movimentos de carga regulares ou repetidos, o ASC ou o ASN, em consulta com a instalação portuária, poderão chegar a acordo com os carregadores ou outras responsáveis por essa carga sobre a sua inspecção fora do local, a sua selagem, a programação dos movimentos, a documentação de apoio, etc. Estes acordos deverão ser comunicados ao ASIP e por ele aprovados.
- 16.34 Nível de protecção 2
- Ao nível de protecção 2, o PSIP deverá definir as medidas de protecção adicionais aplicáveis na movimentação de carga para reforçar o controlo, as quais podem incluir:
- 16.35 a inspecção minuciosa da carga, das unidades de transporte de carga e das zonas de armazenamento de carga no interior da instalação portuária,
- .1 a intensificação dos controlos, na medida do necessário, para garantir que apenas carga devidamente documentada entra na instalação portuária, é aí temporariamente armazenada e depois embarcada no navio,
  - .2 a intensificação da revista dos veículos, e
  - .3 a verificação mais frequente e minuciosa dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita.
  - .4 A inspecção minuciosa da carga pode ser efectuada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:
- 16.36 aumento da frequência e minúcia das inspecções da carga, das unidades de transporte de carga e das zonas de armazenamento de carga no interior da instalação portuária (exame visual e físico),
- .1 utilização mais frequente de equipamento de exploração/detecção, dispositivos mecânicos ou cães, e

**▼B**

.2 coordenação de medidas de protecção reforçadas com o carregador ou outra parte responsável, para além dos acordos e procedimentos já estabelecidos.

.3 Nível de protecção 3

Ao nível de protecção 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSIP deverá especificar as medidas de protecção que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem. Entre essas medidas poderão incluir-se:

16.37 a limitação ou a suspensão dos movimentos ou operações de carga em toda a instalação portuária ou parte dela ou em navios específicos, e

.1 a verificação do inventário das mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas presentes na instalação portuária e sua localização.

.2 Entrega das provisões dos navios

**As medidas de protecção relativas à entrega das provisões dos navios deverão:**

16.38 assegurar a verificação da integridade das provisões e respectivas embalagens,

.1 impedir que as provisões sejam aceites sem inspecção prévia,

.2 impedir a manipulação ilícita das provisões,

.3 impedir que se aceitem provisões que não tenham sido encomendadas,

.4 assegurar que o veículo de entrega é revistado, e

.5 assegurar a escolta dos veículos de entrega dentro da instalação portuária.

.6 No caso dos navios que utilizam regularmente a instalação portuária, poderá ser conveniente estabelecer procedimentos entre o navio, os seus fornecedores e a instalação portuária para a notificação e a programação das entregas e respectiva documentação. Deverá haver sempre meio de confirmar que as provisões apresentadas para entrega são acompanhadas de prova de que foram encomendadas pelo navio.

16.39 Nível de protecção 1

Ao nível de protecção 1, o PSIP deverá definir as medidas de protecção a aplicar para controlar a entrega das provisões dos navios, que podem incluir:

16.40 a inspecção das provisões,

.1 a notificação prévia da composição da carga, dos dados relativos ao motorista e da matrícula do veículo, e

.2 a revista do veículo de entrega.

.3 A inspecção das provisões dos navios pode ser realizada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:

16.41 exame visual e físico, e

.1 utilização de equipamento de exploração/detecção, dispositivos mecânicos ou cães.

.2 Nível de protecção 2

Ao nível de protecção 2, o PSIP deverá definir as medidas de protecção adicionais a aplicar para reforçar o controlo da entrega das provisões dos navios, que podem incluir:

16.42 a inspecção minuciosa das provisões,

.1 a revista minuciosa dos veículos de entrega,

**▼B**

- .2 a coordenação com o pessoal do navio para verificar se a encomenda corresponde à nota de entrega, antes da entrada na instalação portuária, e
  - .3 a escolta do veículo de entrega dentro da instalação portuária.
  - .4 A inspecção minuciosa das provisões dos navios pode ser efectuada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:
- 16.43 aumento da frequência e minúcia das revistas dos veículos de entrega,
- .1 utilização mais frequente de equipamento de exploração/detecção, dispositivos mecânicos ou cães, e
  - .2 restrição ou proibição da entrada de provisões que não saiam da instalação portuária dentro de um determinado prazo.
  - .3 Nível de protecção 3
- Ao nível de protecção 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSIP deverá especificar as medidas de protecção que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem, as quais podem incluir a preparação da restrição ou suspensão da entrega de provisões dos navios em toda a instalação portuária ou parte dela.
- 16.44 Movimentação da bagagem não acompanhada
- O PSIP deverá definir as medidas de protecção aplicáveis para assegurar que a bagagem não acompanhada (isto é, quaisquer bagagens, incluindo pertences pessoais, que não estejam com o passageiro ou o membro do pessoal do navio no lugar da inspecção ou revista) é identificada e sujeita a um exame adequado, incluindo uma revista, antes de se autorizar a sua entrada na instalação portuária e, em função da organização do armazenamento, antes de ser transferida da instalação portuária para o navio. Não está previsto que essa bagagem tenha de ser examinada tanto pela instalação portuária como pelo navio e, nos casos em que ambos disponham do equipamento adequado, a responsabilidade por esse exame deverá incumbir à instalação portuária. A cooperação estreita com o navio é essencial, devendo ser tomadas medidas para garantir que a bagagem não acompanhada é movimentada com protecção depois de examinada.**
- 16.45 Nível de protecção 1
- Ao nível de protecção 1, o PSIP deverá definir as medidas de protecção aplicáveis na movimentação de bagagem não acompanhada, para garantir que até 100 % desta bagagem é examinada e revista, nomeadamente por raios X.
- 16.46 Nível de protecção 2
- Ao nível de protecção 2, o PSIP deverá definir as medidas de protecção adicionais aplicáveis na movimentação de bagagem não acompanhada, as quais deverão incluir o exame de toda ela por raios X.
- 16.47 Nível de protecção 3
- Ao nível de protecção 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSIP deverá especificar as medidas de protecção que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem. Entre essas medidas poderão incluir-se:
- 16.48 sujeição da bagagem não acompanhada a um exame mais aprofundado, por exemplo por raios X a pelo menos dois ângulos diferentes,
- .1 preparação da restrição ou suspensão da movimentação da bagagem não acompanhada, e

**▼B**

.2 não aceitação de bagagem não acompanhada na instalação portuária.

.3 Controlo da protecção da instalação portuária

**A organização da protecção da instalação portuária deverá ter os meios necessários para vigiar a instalação portuária e os seus acessos mais próximos, por terra ou por água, de forma permanente, incluindo durante a noite e em períodos de visibilidade limitada, bem como as zonas de acesso restrito no interior da instalação portuária, os navios que se encontrem na instalação e as zonas em redor dos navios. Os meios de vigilância podem incluir o recurso a:**

16.49 iluminação,

.1 guardas, incluindo rondas pedestres, motorizadas ou aquáticas, e

.2 dispositivos automáticos de detecção de intrusões e equipamento de vigilância.

.3 Se se utilizarem dispositivos automáticos de detecção de intrusões, estes deverão accionar um alarme sonoro e/ou visual num local permanentemente guardado ou vigiado.

16.50 O PSIP deverá especificar os procedimentos e equipamentos necessários a cada nível de protecção, bem como os meios para garantir que o equipamento de vigilância pode funcionar continuamente, tendo em conta os possíveis efeitos das condições meteorológicas ou de falhas de energia.

16.51 Nível de protecção 1

Ao nível de protecção 1, o PSIP deverá definir as medidas de protecção aplicáveis, as quais podem consistir numa combinação de meios de iluminação, guardas de protecção e equipamento de protecção e vigilância, que permitam que o pessoal de protecção da instalação portuária:

16.52 observe a zona da instalação portuária em geral, incluindo os respectivos acessos por terra e por água,

.1 observe os pontos de acesso, as barreiras e as zonas de acesso restrito, e

.2 vigie as zonas e os movimentos em redor dos navios que utilizam a instalação portuária, incluindo por meio do reforço da iluminação fornecida pelos próprios navios.

.3 Nível de protecção 2

Ao nível de protecção 2, o PSIP deverá definir as medidas de protecção adicionais a aplicar para reforçar a capacidade de controlo e vigilância, podendo essas medidas consistir em:

16.53 aumentar o alcance e a intensidade da iluminação ou a utilização de equipamento de vigilância, incluindo o fornecimento de iluminação suplementar e o alargamento da cobertura dos meios de vigilância,

.1 aumentar a frequência das rondas pedestres, motorizadas ou aquáticas, e

.2 afectar pessoal de protecção adicional à vigilância e às rondas.

.3 Nível de protecção 3

Ao nível de protecção 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de protecção. O PSIP deverá especificar as medidas de protecção que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem. Essas medidas poderão consistir em:

16.54 ligar todas as luzes no interior da instalação portuária ou iluminar as zonas circundantes,

**▼B**

- .1 ligar todos os equipamentos de vigilância que possam registar as actividades no interior da instalação portuária ou nas suas proximidades, e
- .2 prolongar ao máximo o período em que os equipamentos de vigilância podem continuar a registar.
- .3 Níveis de protecção diferentes

**O PSIP deverá especificar os procedimentos e medidas de protecção que a instalação poderá adoptar se o seu nível de protecção for inferior ao aplicável a um navio.**

16.55 Actividades não abrangidas pelo código

**O PSIP deverá especificar os procedimentos e medidas de protecção que a instalação deverá aplicar quando:**

- 16.56 proceder a uma actividade de interface com um navio que tenha feito escala no porto de um Estado que não é Governo Contratante,
- .1 proceder a uma actividade de interface com um navio ao qual o presente código não seja aplicável, e
  - .2 proceder a uma actividade de interface com plataformas fixas ou flutuantes ou unidades móveis de perfuração ao largo *in situ*.
  - .3 Declarações de protecção

**O PSIP deverá especificar os procedimentos a seguir quando, seguindo as instruções do Governo Contratante, o ASIP requerer uma declaração de protecção ou quando um navio requerer tal declaração.**

16.57 Auditoria, revisão e alteração

**O PSIP deverá indicar o método de auditoria que o ASIP prevê utilizar para verificar se o plano continua a ser eficaz e o procedimento a seguir para o rever, actualizar ou alterar.**

16.58 A revisão do PSIP deverá ser deixada ao critério do ASIP. Além disso, o plano deverá ser revisto:

- 16.59 se a avaliação da protecção da instalação portuária se alterar,
- .1 se uma auditoria independente do plano de protecção ou os testes efectuados pelo Governo Contratante à organização da protecção da instalação portuária identificarem lacunas de organização ou puserem em causa a pertinência de elementos importantes do plano aprovado,
  - .2 na sequência de incidentes ou ameaças de incidente de protecção que envolvam a instalação portuária, e
  - .3 se houver mudanças a nível da propriedade ou da gestão operacional da instalação portuária.
  - .4 O ASIP pode recomendar que se introduzam alterações adequadas no plano aprovado após uma revisão do mesmo. As alterações relativas:

16.60 a modificações susceptíveis de alterar radicalmente a abordagem adoptada para garantir a protecção da instalação portuária e

- .1 à eliminação, mudança ou substituição de barreiras permanentes, equipamentos e sistemas de protecção e vigilância, etc., antes considerados essenciais para garantir a protecção da instalação portuária,
- .2 deverão ser apresentadas ao Governo Contratante que aprovou o plano de protecção inicial para que este as analise e aprove. Essa aprovação pode ser dada pelo Governo Contratante ou em seu nome, com ou sem alteração das modificações propostas. Ao aprovar o PSIP, o Governo Contratante deverá indicar que alterações processuais ou físicas devem ser submetidas à sua aprovação.

Aprovação dos planos de protecção das instalações portuárias

**Os PSIP têm de ser aprovados pelo Governo Contratante interessado, que deverá estabelecer procedimentos adequados para:**

- 16.61 a apresentação dos planos ao governo,
- .1 a análise dos planos,



**▼B**

- .2 a aprovação dos planos, com ou sem alterações,
- .3 a análise das alterações apresentadas após a aprovação, e
- .4 as inspecções ou auditorias destinadas a comprovar se os planos aprovados continuam a ser pertinentes.
- .5 Em todas as fases, deverão ser tomadas providências para garantir a confidencialidade do conteúdo dos planos.

Declaração de conformidade das instalações portuárias

**Os Governos Contratantes podem emitir declarações de conformidade para as instalações portuárias situadas no seu território, indicando:**

- 16.62 a instalação portuária de que se trata,
- .1 que a instalação satisfaz as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do código,
  - .2 o período de validade da declaração, que deverá ser especificado pelo Governo Contratante mas não deverá exceder cinco anos, e
  - .3 as disposições relativas às verificações subsequentes estabelecidas pelo Governo Contratante e a confirmação de que estas foram efectuadas.
  - .4 A declaração de conformidade de uma instalação portuária deverá obedecer ao modelo que figura em apêndice à presente parte. Se a língua utilizada não for o inglês, o francês ou o espanhol, o Governo Contratante, se o considerar apropriado, poderá incluir uma tradução numa destas línguas.

#### 16.63 OFICIAL DE PROTECÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

##### 17. Generalidades

**Nos casos excepcionais em que o oficial de protecção de um navio possa ter dúvidas quanto à validade dos documentos de identificação das pessoas que pretendem ir a bordo por motivos oficiais, o oficial de protecção da instalação portuária deverá prestar-lhe assistência.**

- 17.1 A confirmação de rotina da identidade das pessoas que pretendem ir a bordo dos navios não deverá ser responsabilidade do oficial de protecção da instalação portuária.
- 17.2 Nos parágrafos 15, 16 e 18 figuram outras orientações pertinentes.

*FORMAÇÃO, TREINOS E EXERCÍCIOS NO DOMÍNIO DA PROTECÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS*

##### 18. Formação

**O oficial de protecção da instalação portuária deverá ter conhecimentos e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:**

- 18.1 administração da protecção,
- .1 Convenções, códigos e recomendações internacionais pertinentes,
  - .2 legislação e regulamentação nacionais pertinentes,
  - .3 responsabilidades e funções das outras organizações de protecção,
  - .4 metodologia da avaliação da protecção de instalações portuárias,
  - .5 métodos de vistoria e inspecção de protecção de navios e instalações portuárias,
  - .6 operações e condições dos navios e dos portos,
  - .7 medidas de protecção nos navios e nas instalações portuárias,
  - .8 preparação para, e resposta a, situações de emergência e planos de contingência,
  - .9 técnicas de ensino para a formação e a instrução em matéria de protecção, incluindo as medidas e procedimentos de protecção,
  - .10 tratamento das informações sensíveis relativas à protecção e das comunicações de protecção,

**▼B**

- .11 conhecimento das actuais ameaças à protecção e das suas diferentes formas,
  - .12 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .13 identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
  - .14 técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção,
  - .15 equipamentos e sistemas de protecção e suas limitações operacionais,
  - .16 métodos de auditoria, inspecção, controlo e vigilância,
  - .17 métodos de revista física e de inspecção não intrusiva,
  - .18 treinos e exercícios de protecção, incluindo treinos e exercícios com os navios, e
  - .19 avaliação dos treinos e exercícios.
  - .20 O pessoal da instalação portuária com funções de protecção específicas deverá ter conhecimentos e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:
- 18.2 conhecimento das actuais ameaças à protecção e das suas diferentes formas,
- .1 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .2 identificação das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção,
  - .3 técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção,
  - .4 técnicas de gestão e controlo de multidões,
  - .5 comunicações de protecção,
  - .6 funcionamento dos equipamentos e sistemas de protecção,
  - .7 ensaio, calibragem e manutenção dos equipamentos e sistemas de protecção,
  - .8 técnicas de inspecção, controlo e vigilância, e
  - .9 métodos de revista física de pessoas, pertences pessoais, bagagens, carga e provisões dos navios.
  - .10 Todo o restante pessoal da instalação portuária deverá conhecer e estar familiarizado com as disposições pertinentes do plano de protecção da instalação portuária em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:
- 18.3 o significado e implicações dos diferentes níveis de protecção,
- .1 a identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos,
  - .2 a identificação das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção, e
  - .3 as técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção.
  - .4 Treinos e exercícios
- O objectivo dos treinos e exercícios é garantir que o pessoal da instalação portuária é competente para desempenhar todas as funções de protecção que lhe estão atribuídas, a todos os níveis de protecção, e para identificar eventuais deficiências do sistema de protecção que tenham de ser corrigidas.**
- 18.4 Para garantir a aplicação eficaz das disposições do plano de protecção da instalação portuária, deverão realizar-se treinos pelo menos de três em três meses, a menos que as circunstâncias específicas determinem outra frequência. Estes treinos deverão pôr à prova os diversos elementos do plano, como as ameaças à protecção enumeradas no parágrafo 15.11.
- 18.5 Deverão efectuar-se vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação de oficiais de protecção de instalações portuárias, em conjunção com as autoridades competentes dos Governos Contratantes, oficiais de protecção de companhias e oficiais de protecção de navios, se disponíveis, pelo menos uma vez por ano civil, não podendo o intervalo entre

**▼B**

exercícios exceder 18 meses. Os pedidos de participação de oficiais de protecção de companhias ou de oficiais de protecção de navios em exercícios conjuntos deverão ter em conta o que essa participação pode implicar para o navio em termos de protecção e de trabalho. Estes exercícios deverão pôr à prova as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de resposta. Os exercícios podem:

- 18.6 ser feitos à escala real ou ao vivo,
  - .1 consistir numa simulação teórica ou num seminário, ou
  - .2 ser combinados com outros exercícios, como os de resposta a situações de emergência ou outros promovidos pela autoridade do Estado do porto.
  - .3 VERIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS NAVIOS
19. Não há orientações adicionais.

*APÊNDICE DA PARTE B»*



## APÊNDICE 1

## APÊNDICE 2

Modelo de declaração de protecção entre um navio e uma instalação portuária <sup>(1)</sup>

## DECLARAÇÃO DE PROTECÇÃO

Nome do navio:	
Porto de registo:	
Número IMO:	
Nome da instalação portuária:	

A presente declaração de protecção é válida de ..... a ....., para as seguintes actividades

.....  
(lista e descrição das actividades)

aos seguintes níveis de protecção

Nível ou níveis de protecção do navio:	
Nível ou níveis de protecção da instalação portuária:	

A instalação portuária e o navio acordam as seguintes medidas e responsabilidades de protecção para garantir o cumprimento das prescrições da parte A do Código Internacional de Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias.

Actividade	A inclusão das iniciais do ASN ou do ASIP nestas colunas indica que a actividade será executada, em conformidade com o plano pertinente aprovado, por	
	A instalação portuária:	S O navio:
Execução de todas as funções de protecção		
Vigilância das zonas de acesso restrito para garantir que só o pessoal autorizado a elas tem acesso		
Controlo dos acessos à instalação portuária		
Controlo dos acessos ao navio		
Vigilância da instalação portuária, incluindo as zonas de atracação e em redor do navio		
Vigilância do navio, incluindo as zonas de atracação e em redor do navio		
Movimentação de carga		
Entrega das provisões de bordo		
Movimentação de bagagem não acompanhada		
Controlo do embarque das pessoas e seus pertences		
Pronta disponibilidade do sistema de comunicações de protecção entre o navio e a instalação portuária		

<sup>(1)</sup> Este modelo de declaração de segurança destina-se às declarações entre navios e instalações portuárias. Se a declaração de segurança respeitar a dois navios, o modelo deve ser adaptado em conformidade.

**▼ B**

Os signatários do presente convénio certificam que as medidas e disposições de protecção tanto da instalação portuária como do navio, durante as actividades especificadas, satisfazem as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do Código ISPS, que serão aplicadas em conformidade com as disposições já estipuladas nos seus planos aprovados ou com as disposições específicas acordadas e que figuram em anexo.

Feito em ..... , em .....

Assinado em nome

da instalação portuária:

do navio:

*(Assinatura do oficial de protecção da instalação portuária)*

*(Assinatura do comandante ou do oficial de protecção do navio)*

Nome e cargo do signatário

Nome:

Nome:

Cargo:

Cargo:

**Dados de contacto**

*(a preencher conforme adequado)*

*(indicar os números de telefone ou os canais ou frequências de rádio a utilizar)*

pela instalação portuária:

pelo navio:

Instalação portuária

Comandante

Oficial de protecção da instalação portuária

Oficial de protecção do navio

Companhia

Oficial de protecção da companhia



## AVERBAMENTO DE VERIFICAÇÕES

Modelo de declaração de conformidade de uma instalação portuária

### DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

(Selo oficial)

(Estado)

Declaração n.º .....

Emitida nos termos do disposto na parte B do

CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECÇÃO DOS NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (CÓDIGO ISPS)

O Governo de .....  
(nome do Estado)

Nome da instalação portuária: .....

Endereço da instalação portuária: .....

CERTIFICA-SE que a conformidade da presente instalação portuária com as disposições do capítulo XI-2 e da parte A do Código Internacional de Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS) foi verificada e que a instalação portuária funciona de acordo com o plano de protecção aprovado. Esse plano foi aprovado para <especificar os tipos de operações, navios ou actividades, ou outras informações pertinentes> (riscar o que não interessa):

Navio de passageiros

Embarcação de passageiros de alta velocidade

Embarcação de carga de alta velocidade

Navio graneleiro

Navio petroleiro

Navio-tanque químico

Navio de transporte de gás

Unidade móvel de perfuração ao largo

Outro navio de carga

A presente declaração de conformidade é válida até ....., sob reserva das verificações (indicadas no verso)

Emitida em .....  
(local de emissão da declaração)

Data de emissão .....

.....  
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o documento)

.....  
(Selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade emissora)

**AVERBAMENTO DE VERIFICAÇÕES**

O Governo de <inserir nome do Estado> estabeleceu que a validade da presente declaração de conformidade está sujeita a <inserir os elementos pertinentes das verificações (e.g. verificação anual obrigatória ou verificação não programada)>.

CERTIFICA-SE que, numa verificação efectuada em conformidade com o disposto no parágrafo B/16.62.4 do Código ISPS, se comprovou que a instalação portuária satisfaz as disposições pertinentes do capítulo XI-2 da Convenção e da parte A do código ISPS.

## 1.ª VERIFICAÇÃO

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

Local: .....

Data .....

## 2.ª VERIFICAÇÃO

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

Local: .....

Data .....

## 3.ª VERIFICAÇÃO

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

Local: .....

Data .....

## 4.ª VERIFICAÇÃO

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

Local: .....

Data .....