

INTRODUÇÃO

O Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias, doravante chamado Código ISPS, do inglês “International Security for Port facilities and Ships code”, é um código internacional que visa à segurança e a proteção de navios e instalações portuárias. Elaborado pela IMO¹, tem o objetivo de prover medidas de prevenção a ataques e ameaças, entre os quais se destacam pirataria, terrorismo, roubos, contrabando, tráfico de pessoas e imigrações ilegais.

Em inglês, as palavras “security” e “safety” têm significados bem distintos, apesar da tradução para o português ser “segurança”. No Brasil, bem antes da criação do Código ISPS, já se usava o termo “safety” para designar “segurança” de equipamentos, meios de escape e procedimentos de prevenção de acidentes a bordo. Já o termo “security”, diz respeito à segurança no sentido de proteção patrimonial, e é por essa razão que o termo “proteção” foi adotado na tradução do Código ISPS para o português. A tradução oficial do código original, escrito em inglês, foi realizada pela Marinha do Brasil.

Com a entrada em vigor desta nova norma, todos os envolvidos nas operações portuárias e a bordo de navios de diversos tipos deverão seguir diretrizes estabelecidas. Entre os tipos de navios mencionados figuram as embarcações de Apoio Marítimo, ou embarcações Offshore.

As embarcações de Apoio Marítimo são menores em relação aos navios mercantes tradicionais, mas possuem maquinários especiais que lhes proporcionam capacidade de manter a posição em relação ao fundo, em alto mar. São também conhecidas como Rebocadores de alto mar, Rebocadores *offshore* ou Rebocadores oceânicos. Elas prestam assistência às unidades e plataformas de exploração e prospecção de recursos em alto mar. No presente trabalho, a rotina de trabalho dos tripulantes destas embarcações foi escolhida pela demanda cada vez maior dos serviços de apoio prestados por estes para promover a logística de material necessária destas unidades e plataformas no Brasil.

¹ IMO – International Maritime Organization / Organização Marítima Internacional - agência especial da Organização das Nações Unidas (ONU), reunida pela primeira vez em 1959, dedicada às questões da indústria marítima, com a finalidade de promover medidas, convenções, códigos e protocolos que garantam segurança, proteção, navegação eficiente e prevenção à poluição do mar.

Abordando as regras do Código ISPS neste trabalho, tem-se como propósito contribuir com informações para a implementação do mesmo a bordo das embarcações de Apoio Marítimo, especificando as responsabilidades dos marítimos no seu contexto.

Ao mesmo tempo, pretende-se verificar se as medidas de proteção desenvolvidas no Código ISPS realmente ajudam a prevenir ataques terroristas, roubos armados e outras ameaças à proteção das embarcações. Além disso, são enumeradas as medidas de proteção indicadas para cada situação nos chamados “Níveis de Proteção”.

Por se tratar de tema novo, muitas dúvidas e divergências são levantadas nos primeiros anos de sua implementação. Grande parte das questões tratadas sobre proteção de portos e navios não fazem parte da cultura dos trabalhadores do setor, especialmente no Brasil. Será mostrada a necessidade de familiarização que todos a bordo das embarcações *offshore* devem possuir para o cumprimento das determinações do novo código e as novas rotinas obrigatórias de proteção. Em especial, a formação necessária e as responsabilidades dos tripulantes diretamente envolvidos na proteção da embarcação de acordo ao código, os chamados Oficiais de Proteção do Navio.

Outro fato trazido à reflexão é se o excesso de burocracia imposto pelos Planos de Proteção irá permitir que seja possível um acompanhamento eficiente na rotina de proteção. As tripulações são sobrecarregadas com os registros e listas de verificações impostas pelos Sistemas de Gestão de Segurança das companhias, e agora passam a receber novas incumbências. Há níveis onde ocorre intensificação na rotina de proteção, devendo ser verificado se os poucos tripulantes geralmente lotados nestas embarcações encontram-se em número suficiente de forma a realizar satisfatoriamente as funções para as medidas almejadas.

A metodologia utilizada no trabalho começou na leitura completa do Código ISPS, destacando as exigências do mesmo quanto às rotinas de proteção que devem ser tomadas a bordo de embarcações de Apoio Marítimo que se aplicam ao Brasil. A partir daí, relacionou-se a certificação exigida pela Marinha para comprovar a competência ao trabalho com proteção a bordo e as demais normas e regulamentos, nacionais e internacionais. Dentro deste aspecto, o trabalho tem como objetivo fornecer os elementos e conhecimentos do Código ISPS e da legislação da Autoridade Marítima brasileira que são relevantes para os marítimos tripulantes de Rebocadores de alto mar.

CAPÍTULO 1

O CÓDIGO ISPS – HISTÓRICO, OBJETIVOS E REQUISITOS

1.1 - O Código ISPS – Histórico

Ao longo dos séculos, assim como nos dias de hoje, o transporte marítimo está exposto a uma série de ameaças a proteção. Entre estas ameaças, as que mais se destacam são pirataria, terrorismo, roubos, contrabando, tráfico de pessoas e imigrações ilegais. Qualquer que seja a forma que elas tomem, influenciam diretamente na proteção de navios mercantes e portos.

Após inúmeros acidentes e perdas de vidas envolvendo alguns destes atos de terrorismo e de pirataria sofrido por navios, e principalmente os trágicos eventos de 11 de setembro de 2001, no ataque às “Torres Gêmeas” em Nova Iorque, nos Estados da Unidos, a IMO concordou em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias.

Devido à capacidade de transporte e à grande faixa de deslocamentos² possíveis, havia o receio que os navios também poderiam ser usados em atos terroristas, como para o transporte de cargas perigosas com intuito de provocarem atentados e/ou o uso dos mesmos como arma de destruição em massa. Levou-se em consideração também o número de navios existentes e as facilidades de acesso aos mesmos, tanto por terra como por mar.

Com o objetivo de atingir o mais rápido possível cobertura mundial, estas medidas foram incorporadas à convenção SOLAS³, como um capítulo separado.

O Código ISPS representa a junção de anos de trabalho intenso do Comitê de Segurança Marítima (MSC⁴) da IMO e seu grupo de proteção marítima para criarem e

² Deslocamento de um navio é o peso total do mesmo, incluindo seu peso leve e todos os acessórios, víveres e cargas transportadas.

³ “Safety Of Life At Sea” – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – a mais importante convenção internacional a lidar com a segurança marítima, que cobre grande variedade de medidas desenvolvidas para aumentar a segurança da navegação. É também uma das mais antigas convenções do tipo, tendo sua primeira versão publicada em 1914, após o naufrágio do navio “Titanic”.

⁴ Maritime Safety Committee – Comitê permanente da IMO composto por representantes dos países signatários da convenção SOLAS.

revisarem medidas e procedimentos de proteção para prevenir atos de terrorismo, que ameaçavam a segurança de passageiros, tripulações e de navios, em novembro de 2001.



Figura 1 – Ataque terrorista ao World Trade Center ou Torres Gêmeas, como eram conhecidas, em 2001

Fonte: Portal eletrônico IG (www.ultimosegundo.ig.com.br/11desetembro)

O Código ISPS foi adotado através de resolução do comitê dos países signatários da convenção SOLAS em 12 de dezembro de 2002. Outra resolução no mesmo encontro incluiu as alterações necessárias aos capítulos V e XI do SOLAS, para que esta convenção ratificasse o compromisso de que o código entraria em vigor a partir de 1º de julho de 2004. Os capítulos do SOLAS foram re-identificados como capítulos XI-1 e com o lançamento do capítulo XI-2, ambos criados para prover informações e procedimentos para aumentarem a proteção marítima. Tais capítulos sofreram alterações que contêm instruções compulsórias para instalações portuárias e navios e as áreas de interface navio-porto. O Brasil, signatário desta convenção, deve cumprir e fazer cumprir todas as exigências do novo capítulo XI e suas emendas.

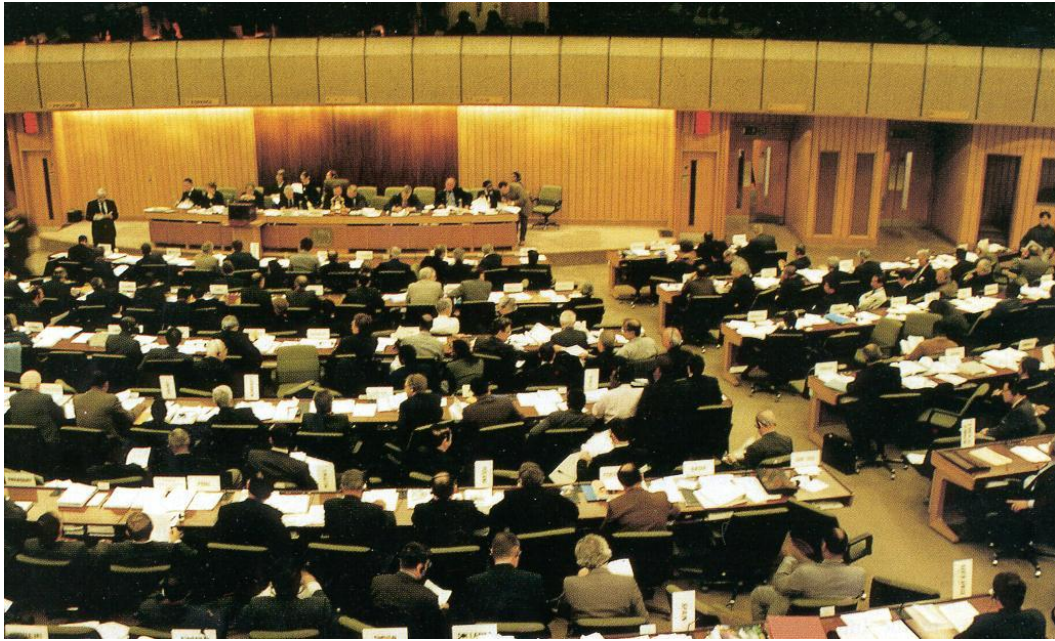


Figura 2 – Exemplo de reunião do MSC na sede da IMO em Londres.

Fonte: IMO (www.imo.org)

A intenção da IMO ao lançar o código ISPS foi de suprir as embarcações, portos e Governos Contratantes com subsídios jurídicos para obrigar e fazer cumprir a proteção a bordo dos navios. Após diversos atos terroristas, foi verificada a fragilidade que havia no comércio marítimo.

As principais medidas incorporadas ao SOLAS para satisfazer os planos de proteção almejados pelo MSC foram a adoção de sistemas automáticos de identificação (AIS), número de identificação da IMO, registros contínuos de dados, sistemas de alertas para proteção de navios (SSAS) e o próprio Código ISPS como legislação internacional. A definição e empregabilidade dos equipamentos serão explicadas mais a frente.

O Código ISPS subdivide-se entre os requisitos obrigatórios (parte A) e o conjunto de diretrizes reunidas desde a implementação (parte B).

1.2 – Objetivos do Código ISPS

Em sua essência, o objetivo do Código ISPS é fornecer estruturas padronizadas e consistentes para avaliação dos riscos, capacitando Governos à previsão de alternativas de ameaças e modificações na vulnerabilidade de navios e instalações portuárias.

O Código veio para tornar obrigatório e padronizar meios de identificar, reconhecer e responder a ameaças a proteção dos navios, especialmente no que tange ao monitoramento do acesso de pessoas e cargas.

Dentro destas diretrizes e padrões, não se visa o treinamento das tripulações para combater ou reagir às ameaças contra a proteção, mas sim para que os mesmos sejam capazes de identificar, impedir ou diminuir tais atos por meio de planejamento, preparo e coordenação apropriados junto às diversas entidades governamentais e privados.

Dentro do disposto acima, o Código ISPS requer, fundamentalmente, avaliação de riscos à proteção marítima, compartilhamento destas informações, manutenção de protocolos de comunicação, proibição de acessos não-autorizados aos navios e às instalações portuárias, combate à introdução de armas, de artefatos incendiários ou de explosivos nos navios e nos portos, facilitação do alarme em caso de ameaças à segurança marítima e portuária, planos de proteção dos navios e portos baseados na avaliação de risco e treinamento dos recursos humanos.

Apesar disso, a IMO não pode interferir nas decisões de cada país sobre como proteger seus portos, mas pode fazer recomendações gerais com relação às áreas ou instalações portuárias onde se prestam serviços aos navios protegidos pela Convenção SOLAS.

O ISPS foi traduzido do inglês pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil. Na versão em português, a palavra “proteção” tem o sentido de segurança na acepção da palavra “security” em inglês, e a palavra “segurança” na acepção de “safety”.

Os objetivos do código ISPS são:

- Estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Signatários, agências governamentais, administrações locais e as empresas dos setores portuários e de navegação, a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetam navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;
- Estabelecer os papéis e as responsabilidades de cada Governo Signatário, agências governamentais, administrações locais e as empresas dos setores portuários e de navegação, a nível nacional e internacional, com intuito de assegurar a proteção marítima;
- Garantir a coleta rápida e eficiente e a troca de informações relacionadas à proteção marítima;
- Prover uma metodologia para avaliação de questões relacionadas à segurança para se ter disposto planos e procedimentos para se reagir a mudanças nos níveis de proteção; e
- Garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam tomadas.

Como foi comentado na definição, o código consiste em duas partes. A Parte A é obrigatória. Ela consiste em requerimentos detalhados relacionados à proteção por Governos, autoridades portuárias e companhias de navegação. A Parte B contém uma série de recomendações (diretrizes) sobre como se adequar aos requerimentos da Parte A.

Outra característica que marca o código ISPS é a confidencialidade. Certos níveis de acesso ao sistema ficam restritos ao Comandante do navio e ao Oficial de Proteção. Ainda não foi visto código de regras do SOLAS em que o acesso a informações na rotina de bordo fosse sigiloso.

O capítulo XI do SOLAS, que antigamente tratava da segurança e proteção dos navios, foi dividido em dois novos capítulos, XI-1 e XI-2. O capítulo XI-1 trata de “medidas especiais para aumentar a proteção marítima”, que incluem requisitos para implantação de números de identificação e o acompanhamento de registros contínuos das viagens dos navios.

Já o capítulo XI-2 contém instruções para todos os navios e empresas de navegação a cumprirem com o Código ISPS. A entrada em vigor deste código foi em 1º de julho de 2004, sendo que a Marinha do Brasil prorrogou o prazo de entrada em vigor no país por algumas

vezes, até determinar o prazo máximo de 31 de julho de 2008. Essa determinação foi devido ao aumento das atividades marítimas na costa brasileira, envolvendo na sua maioria os tipos de navios afetados pelo Código, com o intuito de melhor proteger o tráfego marítimo.

1.3 – Embarcações afetadas pelo Código ISPS

O código ISPS, na sua parte A, determina a sua aplicação aos seguintes tipos de navios engajados ou que podem ser engajados em viagens internacionais:

- Navios de passageiros, incluindo embarcações de alta velocidade;
- Navios de quaisquer tipos, incluindo embarcações de alta velocidade, de 500 ou mais toneladas de arqueação bruta; e
- Unidades móveis de perfuração (plataformas em alto mar).

Para os portos, todos aqueles que atendam ou recebem em suas instalações os tipos de embarcações descritos acima são obrigados a seguirem o código.

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

1.4 – Os novos equipamentos e medidas adotadas

As principais medidas incorporadas ao SOLAS para satisfazer os planos de proteção almejados pelo MSC foram a adoção do Código ISPS como legislação internacional, obrigatória aos países signatários, e a adoção de equipamentos e meios para identificação dos navios, que são:

- Sistemas automáticos de identificação (AIS);
- Número de identificação da IMO;
- Registro contínuo de dados e atividades ligadas à proteção; e
- Sistemas de alertas para proteção de navios (SSAS).

As empresas e/ou navios deverão adquirir somente equipamentos cujas características técnicas tenham sido aprovadas pela IMO e que atendam aos requisitos técnicos estabelecidos por esta organização.

1.4.1 - Sistemas automáticos de identificação (AIS)

O AIS (Automatic Identification System ou na tradução “Sistema Automático de Identificação”) é um equipamento que permite, através de frequência VHF, identificar informações sobre navios situados nas suas proximidades. Da mesma forma, estes mesmos navios emitem os dados do próprio navio, fazendo com que haja maior segurança e troca de informações na navegação. Qualquer navio cujo sinal não esteja sendo captado pelo equipamento pode ser considerado um perigo em potencial.

Os relatos de posição contêm, entre outros dados: nome do navio, número de identificação da IMO (a ser explicado), tipo do navio, comprimento, boca, calado, porto de destino, ETA⁵ e proa da embarcação, além dos dados emitidos através de conexão através do GPS⁶, como posição (latitude/longitude), velocidade de fundo e rumo de fundo.

A IMO estabelece que a periodicidade de envio deve ser ajustada automaticamente pelo equipamento de acordo com a velocidade do navio. Por exemplo, se o navio estiver a mais de 14 nós, eles devem ser enviados a cada 2 segundos. Se estiver ancorado, deve enviar a cada 3 minutos. Já a mensagem que transmite os dados do navio e da viagem, deve ser enviada a cada 6 minutos.

⁵ “Estimated Time of Arrival” – Hora estimada de chegada do navio a um porto ou a uma posição indicada.

⁶ “Global Positioning System” / Sistema de Posicionamento Global - é um sistema de navegação por satélite que fornece a um aparelho receptor móvel a posição do mesmo, assim como informação horária, sob todas quaisquer condições atmosféricas, a qualquer momento e em qualquer lugar na Terra, desde que o receptor se encontre no campo de visão de quatro satélites GPS.



Figura 3 – Exemplo de equipamento AIS a ser instalado a bordo.

Fonte: Nauticast®

Este equipamento deve ser mantido ligado permanentemente, sendo que o Comandante é o responsável em manter o seu status sempre atualizado. A operação do AIS em certas áreas pode causar preocupação quanto à proteção, por que a informação passada poderia ser coletada por piratas ou terroristas. Por causa disso, o MSC adotou a resolução A 956(23) no qual permite que os Comandantes dos navios que trafegam por tais áreas desliguem o AIS em locais específicos nos quais a ameaça ou ataques de piratas e terroristas são iminentes, como no continente africano.

No Brasil, a Marinha não determina áreas onde o equipamento possa ser desligado por força de risco à proteção dos navios.

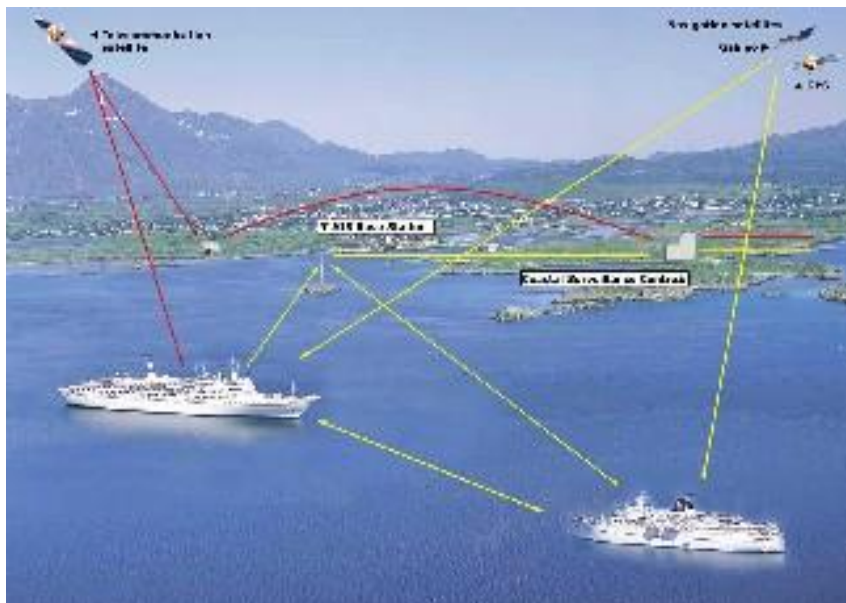


Figura 4 – Aumento na capacidade de troca de informações entre navios e estações terrenas possíveis com o advento do AIS

Fonte: Commissioners of Irish lights (www.commissionersofirishlights.com/cil/aids-to-navigation)

Na figura 4, em amarelo, é mostrada a troca de informações via AIS entre navios, que recebem o sinal dos satélites GPS (representados pelo satélite a direita da figura) para transmissão da posição atual da embarcação em latitude e longitude, além das informações emitidas pelo AIS para fins de atender as exigências do Código. No canto superior esquerdo da figura (ligação em linhas vermelhas), exibem comunicações de segurança e socorro entre navios e estações terrenas, através de outros sistemas previstos no GMDSS⁷.

⁷ Do inglês “Global Maritime Distress and Safety System”, ou Sistema Global Marítimo de Segurança para Emergências é um acordo internacional com uma série de procedimentos de segurança a fim de tornar mais fácil o resgate de navios, aeronaves e embarcações em sinistro. O sistema tem o propósito de realizar as seguintes funções: alertar (incluindo a posição de uma unidade em sinistro), coordenar SAR (busca e resgate), transmitir avisos de segurança marítima, comunicação em geral e entre navios (passadiço-a-passadiço).

1.4.2 - Número de identificação da IMO

O número de identificação da IMO é composto por sete dígitos e deve ser marcado em locais visíveis nos costados ou superestruturas das embarcações SOLAS⁸, nas características descritas no código. Nos navios de passageiros, a marcação do número deve ser feita também na horizontal para permitir a visualização aérea. Este número é atribuído pela IMO para identificar e registrar os dados de cada navio no banco de informações da organização, levando em conta o tipo de embarcação e o país de registro.



Figura 5 – Popa da embarcação Skandi Salvador, com o numero IMO em destaque

Fonte: Foto do autor

⁸ Embarcações SOLAS – embarcações mercantes empregadas em viagens internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de: 1) embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500; 2) embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais; 3) embarcações sem meios de propulsão mecânica; 4) embarcações de madeira, de construção primitiva; 5) embarcações de pesca; e 6) embarcações com Comprimento de Regra (L) menor que 24 metros.

Na criação do ISPS, foi requerido a cada embarcação afetada um número de identificação único a ser permanentemente marcado em locais visíveis no costado dos navios ou superestrutura. Este é um número único de sete dígitos designado para embarcações de propulsão mecânica com arqueação bruta maior ou igual a 100 tons, o que engloba as embarcações de Apoio Marítimo. São marcadas nos navios precedidas da sigla “IMO”.



Figura 6 – Número de identificação IMO marcado em local da superestrutura

Fonte: gCaptain – Maritime and Offshore (www.gcaptain.com)

É importante frisar que o número de identificação da IMO é totalmente separado e diferente do número Oficial do navio, que é dado ao mesmo para título de controle pela autoridade marítima do Estado da bandeira.

1.4.3 - Registros contínuos de dados e atividades ligadas à proteção

Já os Registros Contínuos de Dados (RCD) dos navios têm a finalidade de fornecer um registro cronológico histórico do navio. Ele deve ser emitido pela empresa de navegação e deve conter informações tais como: nome do navio, país de registro, data de registro do navio naquele país, sua identificação, o porto onde foi registrado, o nome e endereço de seus proprietários, todos estes dados devendo estar sempre atualizados. Tais medidas foram criadas

para dificultar a venda no mercado internacional de navios que porventura tenham sido roubados pelo crime organizado ou que possam ser usados em atos terroristas.

No caso brasileiro, a Marinha através da Circular 003/2004 anexo B da Diretoria de Portos e Costas (DPC) exige um período de cinco anos para manutenção dos RCD anteriores. Não obstante, tais registros deverão conter uma versão na língua inglesa.

Ao final do trabalho, em anexo, encontra-se o formulário padrão da DPC para os registros contínuos dados indicados pela Autoridade Marítima.

Além deste documento, o ISPS exige que sejam registradas todas as atividades de proteção incluídas no Plano de Proteção do Navio (a ser explanado mais a frente), que deverão ser mantidos a bordo durante pelo menos o período mínimo determinado pela Administração.

Estes registros compreendem, mas não se limitam a:

- formação/treinamentos, simulações e exercícios;
- ameaças de proteção e incidentes de proteção;
- violações de proteção;
- alterações no nível de proteção;
- comunicações relativas diretamente à proteção do navio, tais como ameaças específicas ao navio ou às instalações portuárias nas quais o navio esteja ou tenha estado (portos de escala);
- identificação de pessoas que acessam a embarcação, passageiros e tripulantes;
- auditorias internas e revisões das atividades de proteção;
- revisão periódica da avaliação de proteção do navio;
- revisão periódica do plano de proteção do navio;
- implementação de quaisquer emendas ao plano;
- manutenção, calibração e teste de qualquer equipamento de proteção instalado a bordo, incluindo testes do sistema de alarme de proteção do navio.

Os registros deverão ser mantidos no idioma, ou idiomas, de trabalho do navio. Caso o idioma, ou idiomas, utilizados não sejam o inglês, francês, ou espanhol, deverá incluir uma tradução em um destes idiomas. No Brasil, além do português, os registros são traduzidos em inglês por determinação da Autoridade Marítima.

Para tal fim, pode ser gerado a bordo dos rebocadores uma pasta ou livro de proteção do navio, de forma a agrupar estes registros e manter a confidencialidade das informações.

O Código prevê ainda que os mesmos possam ser mantidos em formato eletrônico. Neste caso, deverão ser protegidos através de procedimentos destinados a prevenir a sua eliminação,

destruição ou emenda não autorizada, assim como protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizada.

1.4.4 - Sistema de Alarme de Proteção do Navio (SSAS)

O SSAS (Ship Security Alert System ou na tradução “Sistema de Alarme de Proteção do Navio”) é um equipamento que permite enviar um sinal de emergência para estações terrenas⁹, avisando que o navio está sendo alvo de um incidente de proteção, no mar ou em terra. O equipamento possui botões situados no passadiço e em locais escondidos (pelo menos em outro local) que permitem enviar sinais de alerta silenciosos a bordo via satélite. Estes alertas silenciosos notificarão o Estado do porto de registro e centros específicos em terra, sem soar e nem apresentar indicação a bordo do navio ameaçado, sem alertar outros navios nas proximidades e nem estações-rádio costeiras.



Figura 7 –Diagrama de contato do sinal do SSAS

Fonte: Marine Insight (www.marineinsight.com)

⁹ Estações de comunicações a bordo das embarcações ou em terra que dispõe de equipamentos com capacidade de comunicação via satélite, de acordo ao Sistema Global Marítimo de Segurança para Emergências (GMDSS)

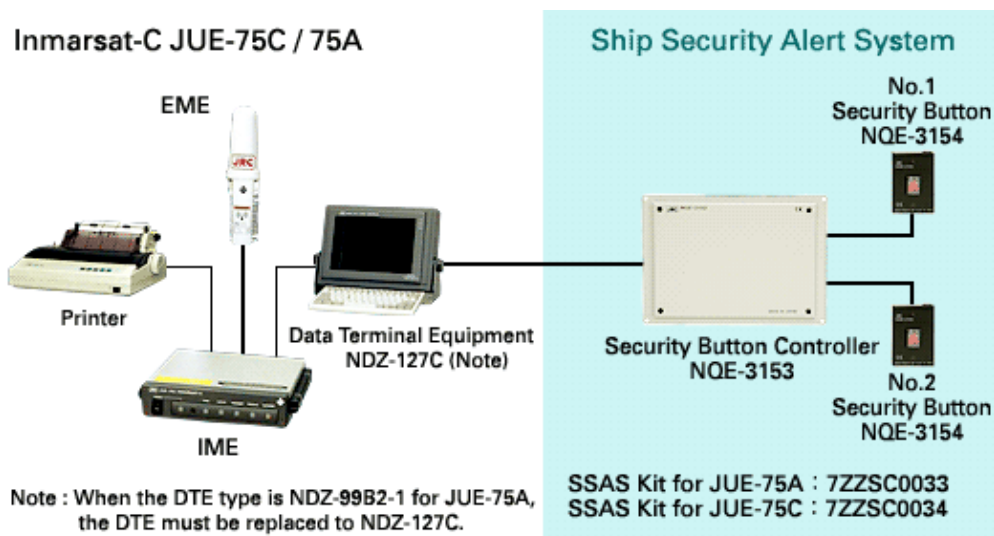


Figura 8 – Equipamento SSAS montado – esquema do mesmo sendo ligado junto a estação do INMARSAT-C / GMDSS

Fonte: JRC®

No Brasil, o equipamento SSAS, independente da marca, modelo ou fabricante, deverá permitir que os sinais de alerta enviados de um navio, de qualquer lugar onde ele estiver, sejam capazes de serem recebidos diretamente no SALVAMAR BRASIL (Comando de Operações Navais), localizado na cidade do Rio de Janeiro.

O SALVAMAR BRASIL também disponibiliza outros meios de comunicação relativos ao recebimento de sinais de alerta provenientes de navios em perigo, por telefone, fax ou e-mail. Os sinais de alerta de proteção eventualmente recebidos serão transmitidos pelo SALVAMAR BRASIL para o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República e para o Departamento de Polícia Federal (ambos em Brasília-DF), para as providências cabíveis.

1.5 – Requisitos funcionais do Código ISPS

O Código ISPS exige um número de requisitos funcionais de proteção para embarcações afetadas e portos. Para provar que tais requisitos são seguidos, os navios ficam sujeitos a processos de inspeção, verificação, certificação e medidas de controle por parte da Administração do país. Ademais, as empresas de navegação são obrigadas a designar um

Coordenador de Proteção da Companhia, do inglês Company Security Officer (CSO), que será abordado mais a frente.

Com a finalidade de atingir seus objetivos, o código engloba os seguintes requisitos, que incluem, mas não se limitam a:

- Reunir informações sobre ameaças de proteção e realizar a troca destas informações os Governos signatários;
- Exigir a manutenção dos meios de comunicação para os navios e portos;
- Prevenir acesso não autorizado aos navios, instalações portuárias e suas áreas restritas;
- Prevenir a entrada não autorizada de armas, dispositivos incendiários ou explosivos ao navio e ao porto;
- Prover meios de soar o alarme em reação a uma quebra de proteção ou a uma ameaça na proteção;
- Requerer que navios e portos tenham um Plano de Proteção baseado em avaliações de segurança; e
- Exigir treinamentos e exercícios para assegurar a familiarização dos envolvidos com os Planos de Proteção e os procedimentos;

Na continuidade deste trabalho, serão abordadas as funções dos Oficiais de Proteção do Navio, a execução dos Planos de Proteção, treinamentos a bordo e a formação dos marítimos envolvidos com a proteção nos Rebocadores *offshore*.

1.6 – A importância do Código ISPS no Brasil

A ANTAQ¹⁰, na defesa da adoção do código a pleno rigor, ratifica que não existe registro de atos terroristas no Brasil, no entanto os portos brasileiros podem ser utilizados por terroristas para atingir navios de outros países, com a finalidade de destruí-los ou de atacar os portos dos países nos quais eles atracarão. No Apoio Marítimo, plataformas e embarcações estrangeiras, assim como tripulantes oriundos destes países, são comuns no mar brasileiro.

¹⁰ Agência Nacional dos Transportes Aquaviários do Brasil

Além disso, as medidas de proteção servem para combater o tráfico de drogas, de armas e o contrabando, entre outras atividades ilícitas que contribuem para a violência e o desrespeito às leis do país.

1.6.1 – A certificação dos portos brasileiros

Sobre a certificação dos portos brasileiros que irão receber as embarcações de Apoio Marítimo, a adequação ao Código ISPS começa com a identificação dos pontos vulneráveis a ataques à infra-estrutura portuária, além do acesso ao porto em questão. São avaliadas a integridade da estrutura, os sistemas de proteção e de comunicação, transporte e outras áreas que poderiam ser alvo de grupos de terror e criminosos.

No Brasil quem recebe estas avaliações de proteção é a Conportos¹¹, que checa se a segurança do local está de acordo com as regras do Código ISPS e do Plano Nacional de Segurança Pública Portuária. Se o resultado for positivo, a Conportos concede a certificação com Declaração de Cumprimento (definitiva) ou com Termo de Aptidão (provisório).

Acordo definição e competência, a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - Conportos foi criada pelo Decreto 1.507 de 30 de maio 1995, alterado pelo Decreto nº 1.972 de 30 de julho de 1996.

A Conportos é composta pelo Ministério da Justiça, Ministério da Defesa, representado pelo Comando da Marinha, Ministério da Fazenda, Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério dos Transportes. Cabe ao Ministério da Justiça a Presidência da Comissão Nacional, que é representada pelo Secretário Nacional de Segurança Pública.

As atividades da Secretaria Executiva são exercidas por uma equipe técnica e administrativa, todos nomeados pelo Ministro de Estado da Justiça, que nomeia, também, os representantes indicados pelos Ministros de Estado dos Ministérios que compõem o Colegiado. Fazem parte, também, da estrutura da Conportos, as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis – Cesportos.

¹¹ Conportos – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a qual compete, entre outros, baixar normas sobre segurança pública e elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.

A Conportos tem por objetivo elaborar e implementar o sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos Portos, Terminais e Vias navegáveis. Compete a Conportos:

- Baixar norma, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à IMO assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeira internacionais;
- Apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente inclusive consolidação de leis e regulamentos;
- Analisar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas;
- Encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Criar e instalar Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, fixando-lhes as atribuições;
- Analisar e aprovar planos de segurança elaborados pelas Cesportos;
- Orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível.

Do ponto de vista econômico, os portos não certificados podem sofrer restrições por não oferecerem a proteção exigida pelo Código, podendo acarretar redução na movimentação de navios.

Para as plataformas em alto mar, a autoridade certificadora é a Marinha do Brasil, através das Sociedades Classificadoras. No setor da navegação, estas são empresas, entidades ou organismos reconhecidos para atuarem em nome da Autoridade Marítima Brasileira na regularização, controle e certificação de embarcações nos aspectos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e da prevenção da poluição ambiental. As normas e procedimentos previstos na presente norma complementam os dispositivos legais em vigor, não desobrigando os utilizadores de conhecer esses dispositivos, em especial a Lei no 9537 de 11/12/97 que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário (LESTA) e o Decreto no 2.596 de 18/05/98 (RLESTA). Além dos Representantes da Autoridade Marítima devidamente designados, somente as Sociedades Classificadoras formalmente reconhecidas por meio de

Acordo de Reconhecimento poderão realizar, em nome da Autoridade Marítima Brasileira, as auditorias, inspeções, vistorias e emissões de certificados e demais documentos previstos nas Convenções e Códigos Internacionais das quais o país é signatário e/ou na legislação nacional aplicável.

CAPÍTULO 2

A CERTIFICAÇÃO DOS MARÍTIMOS ENVOLVIDOS COM O CÓDIGO ISPS

2.1 - O trabalho do marítimo brasileiro a bordo das embarcações de Apoio Marítimo

Em nosso país, a atividade de exploração e prospecção de recursos em alto mar, pelas plataformas e embarcações especiais da indústria do petróleo, demanda cada vez mais o serviços de apoio de rebocadores oceânicos para promover a logística de material necessária para os trabalhos e o escoamento destas unidades. As embarcações *offshore*, como também são chamadas, são geralmente de pequeno porte comparadas aos navios mercantes tradicionais, mas possuem maquinário especial para vencer as correntes e efeitos do mar a longas distâncias da costa.



Figura 9 – Embarcação Offshore brasileira PSV Deborah Kay, da companhia de navegação Bram Offshore, do Grupo Edison Chouest
Fonte: Foto do autor

As embarcações empregadas no Apoio Marítimo (“Offshore”) devem possuir uma capacidade de manobra aprimorada para seu posicionamento próximo das unidades a serem atendidas. Este atendimento consiste no recebimento e fornecimento de granéis líquidos e sólidos (água, óleo diesel, cimento, baritina, bentonita e fluido de completação – lama), operações de carga no convés (descarga e recebimento de cargas de retorno – “back load”), além das operações de manuseio de âncoras, reboque e combate às emergências.

No Apoio Marítimo, as embarcações costumam passar longos períodos de tempo em “prontidão offshore”, ou seja, sob máquinas em alto mar aguardando instruções de operação. A bordo destas embarcações, tripulantes trabalham sob as mais rígidas regras de segurança, visto as condições especialíssimas de confinamento, desconforto causado pelo ambiente oceânico e a complexidade e risco das operações. A rotina de bordo é doutrinada de forma que estes tripulantes exerçam os trabalhos necessários para manutenção e operação destas embarcações, visando à qualidade dos serviços, a prevenção de acidentes e a preservação do meio ambiente. Levando-se em consideração rebocadores oceânicos do tipo SOLAS, as regras da parte A do Código ISPS e as alterações na convenção SOLAS se aplicam.



Figura 10 – Embarcação de apoio marítimo em operação com plataforma fixa

Fonte: Foto do autor

2.2 – Certificação do CSO e SSO

Qualquer empresa de navegação que opera embarcações de Apoio Marítimo com os quais o Código ISPS se aplica deve indicar um membro em terra como “Coordenador de Proteção da Companhia”, conhecido pela sigla em inglês CSO¹² (para todos os navios), e um Oficial de Proteção do Navio, conhecido como SSO¹³ (um para cada navio). As responsabilidades destes oficiais são definidas claramente no Código e mostram também como eles devem proceder de acordo aos requisitos de treinamento e exercícios.

Em 2003, a IMO publicou livros recomendando modelos para a formação do Coordenador de Proteção da Companhia (CSO), Funcionário de Proteção do Porto - ou acordo nomenclatura Conportos, Supervisor de Segurança Portuária - (PFSO) e o Oficial de Proteção do Navio (SSO).

De posse destes manuais, as empresas de navegação passaram a formar seus Coordenadores e Oficiais de Proteção através de cursos internos. Para a implementação definitiva do código, as empresas formaram seus próprios SSO, fazendo a familiarização deles ou contratando empresas de treinamento que ofereciam cursos nestas áreas.

Em 2008, o certificado de SSO foi registrado na convenção STCW¹⁴, que criou uma regra especial para ele. Assim, fica padronizado o certificado de ISPS para o SSO a toda comunidade marítima internacional. O STCW fornece entre outras informações, as disciplinas de proteção que devem ser abordadas, o nível de competência mínimo para atender às disciplinas, métodos de ensino e as formas de avaliação para expedição do certificado em atendimento ao Código.

Os marítimos são treinados em formas de reconhecimento de artefatos até então fora do seu cotidiano, como armas, substâncias nocivas e dispositivos perigosos. Apesar disso, o Código e a formação do STCW não prevê que os tripulantes adquiram conhecimentos técnicos ou científicos detalhados sobre armas portáteis, explosivos, armas de destruição em massa,

¹² “Company Security Officer” – Coordenador de Proteção da Companhia

¹³ “Ship Security Officer” – Oficial de Proteção do Navio

¹⁴ Seafarer’s Training, Certification and Watch keeping Convention – Convenção Internacional sobre Treinamento, Certificação e Serviço de quarto dos Marítimos – Convenção internacional adotada pela IMO que contém os padrões mínimos de conhecimento, experiência e competência profissional para os marítimos.

drogas ou outras substâncias perigosas. O que se espera é que estejam aptos a reconhecer tais dispositivos para evitar a sua entrada ou uso a bordo.

Mais adiante, serão detalhadas as responsabilidades do CSO na Avaliação de Proteção e na confecção do Plano de Proteção, itens que têm implementação obrigatória a bordo das embarcações *offshore*. Da parte do SSO, será dada maior ênfase à sua função e responsabilidades no contexto da proteção para as embarcações de Apoio Marítimo.

2.3 – Certificação do marítimo brasileiro e o Código ISPS

No Brasil, a Marinha é a Autoridade Marítima que desempenha a função de certificadora e avaliadora dos procedimentos requeridos pelo Código ISPS a bordo das embarcações. De acordo às Leis de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), a Autoridade Marítima pode delegar as funções de vistoria e certificação às Sociedades Classificadoras, e assim é feito geralmente.

Para suprir a demanda de formação especializada, expedição de certificados e a grande procura por parte das empresas de navegação no país, especialmente do setor offshore, a Autoridade Marítima concedeu também a centros privados de ensino marítimo o direito de ministrar as aulas para o curso de SSO, de acordo modelo do STCW. Ao longo da NORMAM 24¹⁵, a Marinha estabeleceu os processos para a entrada destas instituições de ensino ao credenciamento, verificando requisitos funcionais e orientando na elaboração dos cursos. Após a conclusão do curso de SSO nestes centros privados de ensino, a Autoridade Marítima endossa os certificados dos alunos e emite o certificado DPC-1034.

Pouco tempo depois, a Marinha reconheceu o disposto na resolução MSC 203(81), que estabeleceu que os certificados de SSO emitidos pelas empresas de navegação e centros de treinamento antes de 1º de janeiro de 2008 perderiam a validade em 1º de julho de 2009. Por outro lado, entendeu que a realização do curso de SSO para marítimos ativos (com a CIR¹⁶ dentro do prazo de validade) nos moldes da tabela A-VI/5 do código STCW, como emendado,

¹⁵ NORMAM 24 – Credenciamento de Instituições para ministrar cursos para profissionais não-tripulantes e tripulantes não-aquaviários.

¹⁶ CIR – Caderneta de Inscrição e Registro – Documento de posse do marítimo, emitido pela Autoridade Marítima, onde vem determinada sua categoria profissional e onde são registrados os navios, datas e embarques realizados.

a partir de 1º de janeiro de 2008, ou o exercício da função de SSO por no mínimo seis meses nos últimos três anos, permitiria que recebessem o certificado modelo DPC-1034.

A Marinha endossou e substituiu estes certificados até a data de 30 de novembro de 2010.

A partir de 1º de janeiro de 2008, o curso do SSO foi incorporado ao STCW, tornando obrigatório o curso padrão estabelecido por esta convenção para os marítimos que forem escalados como Oficiais de Proteção a bordo, através de nova emenda à regra VI/5. Nesta regra, a convenção exigiu que até 1º de julho de 2009 todos os marítimos a bordo, tanto oficiais de náutica quanto de máquinas, exercendo a função de SSO, deveriam possuir esta certificação.

Com base nisso, a Marinha do Brasil, através do Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) de 2009, estabeleceu turmas de oficiais para receberem o curso gratuitamente ao longo do ano nos centros de formação CIAGA (Rio de Janeiro) e CIABA (Belém). Assim, em face da lei nº 7573/1986, que regula o Ensino Profissional Marítimo (EPM), o curso de SSO no Brasil foi batizado de Curso Especial de Oficial de Proteção de Navio (EOPN). A primeira turma de Oficiais de Proteção certificados pela Marinha com foi em março de 2009.

O curso tem carga horária de 16 horas, com cerca de 20 a 30 oficiais alunos por turma. Em 2011, a previsão é de se formarem 170 oficiais ao todo pelos centros de formação. Os alunos aprovados receberão o Certificado de Competência, modelo DPC-1034, habilitando-os para desempenhar as tarefas de Oficial de Proteção do Navio, em cumprimento à Regra VI/5 da Convenção STCW-78, conforme emendada.

2.4 – Como identificar embarcações sem o certificado ISPS

Uma embarcação afetada pelo Código ISPS deve possuir um Certificado Internacional de Proteção Marítima (ISSC - International Ship Security Certificate), emitido pela Autoridade Marítima. No Brasil, a Marinha delega a verificação e a certificação das embarcações às Sociedades Classificadoras, que emitem o ISSC.

O “ISPS Code database” é um banco de dados internacional, que forma uma parte do Sistema Global da Indústria Marítima Integrada¹⁷ da IMO (GISIS), o qual contém as informações requeridas pelas regras do Código ISPS, incluindo pontos de contato de proteção nacionais. O “ISPS Code database” possui também uma seção listando os portos que foram verificados e possuem um Plano de Proteção do Porto (PFSP¹⁸) aprovado.

Da mesma forma que as embarcações, é importante tomar conhecimento sobre a certificação dos portos e terminais, para que não haja problemas para operação em locais que não tenham Planos de Proteção aprovados, o que pode oferecer ameaça às embarcações atracadas.

¹⁷ Da sigla em inglês “Global Integrated Shipping Information System”

¹⁸ Da sigla em inglês “Port Facility Security Plan”

CAPÍTULO 3

AS ROTINAS DE PROTEÇÃO NAS EMBARCAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO

3.1 – Os três Níveis de Proteção

O Código prevê três níveis de proteção, que direcionam as gerências de bordo e em terra a traçarem planos de ação. Esses planos de ação serão avaliados e testados periodicamente pelos governos a fim de se medir seu nível de eficiência. Treinamentos e exercícios específicos serão elaborados de forma a fornecer aos colaboradores subsídios para o combate às ameaças ou minimização de seus impactos.

Os Governos Signatários são os responsáveis pelo estabelecimento dos Níveis de Proteção que forem aplicados e variam de acordo com a ameaça à proteção.

Com base no Código ISPS, uma embarcação de Apoio Marítimo é requerida a manter o “Nível de Proteção 1” a todo momento, onde as medidas mínimas de proteção exigidas devem ser seguidas.

A mudança para níveis mais rígidos pode ocorrer por força da Autoridade Marítima (do Nível 1 para o Nível de Proteção 2) e pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República – GSI-PR – (do Nível 2 para o Nível de Proteção 3).

3.1.1 - Nível de proteção 1

Significa o nível para o qual as mínimas medidas apropriadas de proteção devem ser mantidas todo o tempo. As seguintes atividades devem ser executadas, através de medidas apropriadas, em todas as embarcações *offshore*, de forma a identificar e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção:

- Assegurar o desempenho de todas tarefas de proteção do navio;
- Controle de acesso ao navio;
- Controle de embarque de pessoas e seus pertences;
- Monitorar áreas restritas e garantir que somente pessoal autorizado tenha acesso;

- Monitor áreas de convés e áreas ao redor do navio;
- Supervisionar o manuseio de carga e paióis do navio; e
- Garantir que a comunicação de proteção seja rápida.



Figura 11 – Rebocador *Offshore* em atracação: operações de carga devem ser monitoradas para a prevenção de embarque de materiais não-autorizados

Fonte: Foto do autor

3.1.2 - Nível de proteção 2

Significa o nível para o qual medidas adicionais de proteção devem ser mantidas por um período de tempo, como resultado de elevado risco de um incidente de proteção, ameaça média ou alta devido a um anúncio ou percepção de uma ameaça não específica. No Nível de Proteção 2, medidas preventivas adicionais, específicas no SSP¹⁹ (Plano de Proteção do Navio – explicado em detalhes a frente), devem ser implementadas para cada atividade.

¹⁹ Da sigla em inglês “Ship Security Plan”



FIGURA 12 – Embarcação de Apoio Marítimo em diversos momentos de operação e as medidas de proteção

Fonte: Engenharia Naval e Oceânica UFRJ (www.oceanica.ufrj.br)

No caso de ser declarado Nível de Proteção 2, as medidas adicionais às aquelas mencionadas no Nível de Proteção 1, podem ser, mas não se limitam a:

- Deslocar pessoal adicional para patrulha nos conveses durante horários de pouca movimentação para prevenir acesso não autorizado;
- Aumentar a frequência e o nível de revista nas pessoas e seus pertences, e nas cargas que entram a bordo;
- Estabelecer uma área restrita ao lado de atracação da embarcação no porto e manter contato direto com representantes do porto; e
- Dissuadir o embarque ao navio pelo lado do mar, restringindo apenas às autoridades de patrulha.



Figura 13 - Controle do costado para prevenção de aproximação de possíveis embarcações miúdas não-
autorizadas

Fonte: Patrícia Mar Transportes Marítimos®

3.1.3 - Nível de proteção 3

Significa o nível para o qual as medidas mais rígidas de proteção devem ser tomadas por um período de tempo limitado, quando um incidente de proteção é provável ou iminente, e diferente do Nível 2, pode ser especificada ou determinada.

Entrar no Nível de Proteção 3 deve ser uma medida aplicada em caráter excepcional, apenas quando informações fidedignas forem divulgadas de que um incidente é provável ou iminente. A prontidão nesta situação deve durar o tempo em que a ameaça de proteção e/ou o incidente de proteção existir (em). Como dito anteriormente, no Brasil apenas o GSI-PR pode determinar que navios e terminais entrem no Nível de Proteção 3.

Assim como os Níveis de Proteção podem mudar de Nível 1 para Nível 2 e, em seguida, para o Nível 3, é possível que os Níveis de Proteção mudem diretamente do Nível 1 para Nível 3.

Pelo Código ISPS, na sua parte B, uma embarcação deverá estar com o Nível de Proteção sempre igual ao do porto, podendo ainda estar sob regime de proteção superior a este. No último caso, uma comunicação deve ser feita à Autoridade portuária ou ao seu representante em assuntos de proteção, informando os motivos que levam a embarcação a proceder em nível acima.

Não é possível a embarcação permanecer em Nível de Proteção abaixo que o determinado pela Autoridade Marítima.



Figura 14 – Embarcação *offshore* sendo vistoriada pelo SSO: Nível de proteção equivalente ao determinado pela Autoridade Marítima

Fonte: Maritime Journal (www.maritimejournal.com)

3.2 – Ordens permanentes de proteção nas embarcações de Apoio Marítimo

A fim de satisfazer a exigência do Código ISPS, os pontos a seguir são definidos como requisitos mínimos ao Nível de Proteção 1 para as embarcações de Apoio Marítimo:

3.2.1 - Acesso a bordo

Todas as pessoas que pretendem ingressar a bordo da embarcação terão que acatar as seguintes condições que seguem:

- Portar um documento de identidade válido com foto;
- Receber autorização prévia para ingressar a bordo do Comandante, Autoridade portuária ou do cliente, e informando o propósito da visita;
- Todas as pessoas e/ou materiais embarcando estão sujeitos a serem revistados. Consentir com a revista é uma das condições para a entrada a bordo; e
- Antes de receber qualquer suprimento, compras, carga, água potável ou abastecimento deverão ser conferidos se os documentos estão válidos. Os materiais deverão ser inspecionados e livres de qualquer sinal de violação ou de avaria.

Aqueles impossibilitados ou não cooperativos para identificação e/ou para revelar o propósito da visita, terão o acesso a bordo negado e deverão ser relatados à administração da empresa (a partir do CSO) e da administração do porto.



Figura 15 – Tripulante verificando a identificação de dois visitantes – controle de acesso no portaló

Fonte: Marine Insight (www.marineinsight.com)

3.2.2 - Pontos de acesso e portaló

Nos pontos de acesso às embarcações, pelo costado e portaló, deverão estar marcados cartazes e avisos, em inglês e português, informando:

- A exigência de apresentação de documento de identidade oficial com foto;
- Que todas as pessoas e materiais embarcando estão sujeitos a serem revistados; e
- Informação sobre o Nível de Proteção atual da embarcação;

3.2.3 - Entrada nas áreas restritas a bordo

Na embarcação, deverão haver áreas que mesmo pessoas autorizadas a ingressar a bordo necessitarão de nova permissão para entrada nestes locais. São áreas e compartimentos considerados mais vulneráveis, geralmente comuns em todos os tipos de navios. Porém estes locais são determinados pelo Plano de Proteção de cada embarcação. Nestes locais deverão estar afixadas placas com os dizeres “Área Restrita – Somente Pessoas autorizadas”, sempre

com ressalvas sobre quebra de proteção e violação às regras de bordo em caso de entrada não-autorizada. De acordo ao Código ISPS, as áreas restritas a bordo podem ser, mas não se limitam a:

- Passadiço e compartimentos de máquinas;
- Compartimentos que contenham equipamentos e sistemas de proteção e o controle de suas luzes;
- Compartimentos de ventilação e sistema de ar condicionado;
- Acesso a tanques de água potável, suas bombas e manifolds²⁰;
- Compartimentos contendo cargas perigosas ou substâncias nocivas;
- Compartimentos contendo bombas de carga e seus controles;
- Compartimentos de carga e de provisões da embarcação; e
- Camarotes dos tripulantes.

3.3 - Avaliação de Proteção do Navio (SSA)

A Avaliação de Proteção (SSA²¹) do Navio é parte integral e essencial do processo de elaboração e atualização (incluindo a revisão) do Plano de Proteção do navio. O Coordenador de Proteção da Companhia (CSO) deverá assegurar que a Avaliação de Proteção da embarcação seja feita por pessoas com o conhecimento adequado para avaliar a proteção de um navio, levando em conta as diretrizes constantes da parte B do Código ISPS.

A Avaliação de Proteção do Navio deverá ter uma vistoria de proteção a bordo, incluindo, no mínimo, os seguintes elementos:

- Identificação de medidas, procedimentos e operações existentes de proteção;
- Identificação e avaliação das operações principais executadas a bordo do navio, as quais são importantes proteger;

²⁰ Manifolds – tomadas de carga para recebimento de mangueiras de fluidos dispostas ao longo dos conveses de carga.

²¹ Da sigla em inglês “Ship Security Assessment”

- Identificação de possíveis ameaças às operações principais executadas a bordo do navio e da probabilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção; e
- Identificação de pontos de fraqueza, incluindo fatores humanos, na infra-estrutura, planos de ação e procedimentos.

A Avaliação de Proteção do Navio deverá ser documentada, revisada, aceita e mantida pela Companhia. Esta avaliação servirá de embasamento para a preparação do Plano de Proteção do Navio.

3.4 – Ameaças a serem consideradas

O Código ISPS, na sua parte B, lista uma série de ameaças que podem ser incluídas como tipos de incidentes de proteção, e devem ser consideradas na Avaliação de Proteção do Navio:

- Dano ou destruição da embarcação ou de uma instalação portuária. Por exemplo, por meio de explosivos, incêndio criminoso, sabotagem ou vandalismo;
- Sequestro ou captura da embarcação ou de pessoas a bordo;
- Violação de cargas, equipamentos ou sistemas essenciais da embarcação ou de suas provisões;
- Acesso ou uso não autorizado, incluindo a presença de clandestinos;
- Tráfico de equipamentos ou armas, incluindo armas de destruição em massa;
- Utilização da embarcação para transportar pessoas cuja intenção é causar um incidente de proteção e/ou seus equipamentos;
- Utilização da própria embarcação como arma ou como meio de causar dano ou destruição;
- Ataques vindos do mar enquanto a embarcação estiver atracada ou fundeada; e
- Ataques enquanto a embarcação estiver no mar.

3.5 – Plano de Proteção do Navio (SSP)

O Plano de Proteção do Navio significa um plano elaborado com vistas a garantir a aplicação de medidas a bordo do navio criadas para proteger pessoas a bordo, cargas, unidades de transporte de cargas, provisões do navio ou o próprio navio dos riscos de um incidente de proteção. Toda embarcação de Apoio Marítimo afetada pelo Código ISPS deverá ter a bordo um Plano de Proteção da embarcação aprovado pela Autoridade Marítima.

O Plano de Proteção, mais conhecido pela abreviação SSP (do inglês “Ship Security Plan”), indica os requisitos mínimos operacionais e de equipamentos que o navio deverá manter todo o tempo, por exemplo, enquanto operando no Nível de Proteção 1. O plano indicará também medidas, adicionais ou intensificadas, para que o navio por livre opção mude para o Nível de Proteção 2. Além disso, o Plano indicará as possíveis ações de preparação que a embarcação pode realizar para permitir pronta resposta às instruções que podem ser emitidas a ela pelas autoridades no Nível de Proteção 3, devido a um incidente de proteção ou ameaça.

O SSP deve ser aprovado pelo Governo Contratante – Autoridade Marítima representada pela DPC (Marinha do Brasil ou delegação das mesmas às Sociedades Classificadoras).

A companhia (via CSO) e o SSO estão obrigados a monitorarem a relevância e eficiência do Plano, incluindo o uso de auditorias internas independentes. Qualquer emenda de elementos específicos de um Plano de Proteção já aprovado terão que ser novamente levados à aprovação.

Todos os SSPs devem possuir as seguintes características:

- Detalhar a estrutura organizacional de proteção para o navio;
- Detalhar o relacionamento entre o navio e a Companhia, instalações portuárias, outros navios e as autoridades relevantes com responsabilidades relativas à proteção;
- Detalhar os sistemas de comunicações que permitam a comunicação contínua e eficaz dentro do navio e entre o navio e outros, inclusive com as instalações portuárias;
- Detalhar medidas de proteção básicas para o Nível de Proteção 1, tanto operacionais quanto físicas, as quais sempre estarão em vigor;

- Detalhar as medidas adicionais que permitirão ao navio passar sem demora para o Nível de Proteção 2 e conforme necessário, para o Nível 3;
- Prever a revisão regular, ou a auditoria, do SSP e emendas ao mesmo em resposta à experiência ou mudanças nas circunstâncias; e
- Reportar os procedimentos aos pontos de contato apropriados dos Governos Contratantes.

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

- Escadas de acesso;
- Portalós;
- Rampas de acesso;
- Portas de acesso, escotilhões laterais, janelas e portinholas;
- Cabos de amarração e correntes de fundeio; e
- Guindastes e aparelhos de suspensão.

Para cada um desses meios, o SSP deve identificar o local apropriado onde as restrições ou proibições de acesso serão aplicadas para cada um dos Níveis de Proteção. Para cada nível, o SSP deve estabelecer os tipos de restrições ou proibições a serem aplicados e os meios para fazê-los cumprir.

O SSP não é divulgado a todos os membros da tripulação, sendo confidencial e restrito ao comandante e ao SSO, caso aquele não esteja exercendo esta função. A Companhia deverá assegurar que o Plano de Proteção do Navio inclua uma declaração explícita enfatizando a autoridade do Comandante. A Companhia deverá estipular que o Comandante tem autoridade absoluta, sendo responsável por tomar decisões relativas à segurança e proteção da embarcação e de solicitar a assistência da Companhia ou de qualquer Governo Contratante conforme necessário.

De acordo ao Código ISPS, a Companhia deverá assegurar que o Coordenador de Proteção da Companhia, o Comandante e o Oficial de Proteção da embarcação tenham o apoio necessário para cumprir com as suas obrigações e responsabilidades.

No Anexo B ao final do trabalho encontra-se página inicial de um *Checklist* como exemplo de revisão de um Plano de Proteção (SSA).

3.6 - Oficial de Proteção do Navio (SSO)

Cada embarcação de Apoio Marítimo deverá ter um Oficial de Proteção (SSO). Este deverá ser um Oficial da Marinha Mercante tripulante da embarcação. A função de SSO é delegada ao Oficial de bordo pelo Comandante ou pelo Coordenador de Proteção da Companhia.

Após realização do curso baseado nas determinações do STCW, o Oficial estará preparado para exercer as funções de SSO. Ademais, deverá possuir o conhecimento adequado dos seguintes pontos e receber treinamento específico (pela Companhia ou a bordo) em alguns ou todos esses, conforme apropriado:

- O plano de arranjo geral (planta) da embarcação – incluindo conveses e cobertas;
- O Plano de Proteção e os procedimentos a ele relacionados (incluindo treinamento, com base em situações potenciais, sobre como responder);
- Gestão de multidões e técnicas de controle;
- Operações de sistemas e equipamentos de proteção; e
- Teste, calibração e manutenção dos sistemas e equipamentos de proteção enquanto o navio estiver no mar.

Após a familiarização específica, o SSO possui as seguintes responsabilidades e deveres, mas que não se limitam a:

- Executar inspeções regulares da proteção do navio com vistas a assegurar que as medidas adequadas de proteção sejam mantidas;
- Manter e supervisionar a implementação do Plano de Proteção do Navio, incluindo quaisquer emendas ao mesmo;

- Coordenar os aspectos de proteção do manuseio de cargas e de provisões do rebocador oceânico com o pessoal de bordo e com os funcionários relevantes responsáveis pela proteção das instalações portuárias;
- Propor alterações ao Plano de Proteção;
- Reportar ao CSO quaisquer falhas ou irregularidades identificadas em auditorias internas, revisões periódicas, inspeções de proteção e verificações de cumprimento e implementar medidas corretivas;
- Intensificar a conscientização e vigilância da proteção a bordo;
- Assegurar que o pessoal de bordo receba o treinamento adequado, conforme apropriado;
- Reportar todos os incidentes de proteção;
- Coordenar a implementação do Plano de Proteção com o CSO e o funcionário relevante responsável pela proteção das instalações portuárias; e
- Assegurar que, caso haja equipamentos de proteção, estes sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos.

3.7 - Treinamento, simulações e exercícios sobre proteção do navio

3.7.1 - Treinamento

O CSO e o pessoal apropriado de terra da Companhia, e o SSO devem ter conhecimento dos seguintes pontos, ou receber treinamento sobre alguns ou todos esses, conforme apropriado:

- Convenções, códigos e recomendações internacionais relevantes;
- Métodos de vistorias e inspeções da proteção do navio;
- Operações e condições do navio e do porto;
- Medidas de proteção do navio e das instalações portuárias;

- Preparo e resposta para situações de emergência e planos de contingência;
- Reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos; e
- Equipamentos e sistemas de proteção e suas limitações operacionais.

Os treinamentos devem ser realizados periodicamente, através do previsto pelo SSP e desejo da companhia de navegação ou a Autoridade Marítima local.

3.7.2 - Simulações e exercícios

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

A fim de assegurar a implementação eficaz das disposições do SSP, as simulações devem ser executadas pelo menos uma vez a cada três meses. Além disso, nos casos em que mais de 25 por cento do pessoal do navio tenha mudado, em um determinado momento, com pessoal que não tenha participado anteriormente de nenhuma simulação naquele navio nos últimos 3 meses, uma simulação deve ser realizada dentro de uma semana da ocorrência da mudança de pessoal. Estas simulações devem testar elementos individuais do Plano, tais como as ameaças à proteção explicadas anteriormente no Capítulo 3, item 3.4 – Ameaças a serem consideradas.



Figura 16 – Tripulação realizando exercício de proteção a bordo

Fonte: Foto do autor

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

- Em escala real ou ao vivo;
- Simulação estática em modelo ou seminários; ou
- Combinados com outros exercícios, tais como exercícios de busca e salvamento ou exercícios de resposta à situações de emergência.

3.8 – Responsabilidades dos demais Oficiais e Graduados quanto à proteção

Para os demais Oficiais e Graduados, o Código ISPS, nos itens da parte B, ficam recomendados os requisitos de treinamento do pessoal de bordo, sob a responsabilidade do SSO. Ele se encarregará de transmitir aos demais tripulantes o conhecimento suficiente e de familiarizar a todos com as disposições relevantes do SSP, incluindo:

- Significado e conseqüentes requisitos dos diferentes níveis de proteção;
- Conhecimento dos procedimentos de emergência e planos de contingência;
- Reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos; e
- Técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção.

CAPÍTULO 4

A PROTEÇÃO MARÍTIMA E O ENVOLVIMENTO COM OUTRAS NORMAS

4.1 – Incorporando a proteção ao Sistema de Gerenciamento de Segurança

A resolução A.741 (18) da IMO adotou o Código ISM (International Safety Management Code²²) com o propósito de aumentar a segurança nas operações de navios e para a prevenção à poluição, promovendo acompanhamento sistemático no controle da segurança e no gerenciamento da qualidade nas empresas de navegação e a bordo dos navios, desenvolvendo, implementando e mantendo o Sistema de Gerenciamento de Segurança, conhecido como a abreviatura em inglês SMS²³. Pelo Código ISM, o SMS de cada companhia deve certificar-se de cumprir as regras mandatórias e leis locais, aplicando em suas embarcações os códigos, recomendações e padrões recomendados pela IMO, Sociedades Classificadoras e a indústria marítima internacional.

Ambos os Códigos ISM e ISPS estabelecem Sistemas de Gerenciamento de Segurança e proteção a bordo dos navios. Entretanto, há uma similaridade no processo de implementação de ambos, incluindo entre o CSO (Company Security Officer, ou Coordenador de Proteção da Companhia) no ISPS, contra o DPA (Designated Person Ashore, ou Pessoa Designada) no ISM. Os requisitos de definição e destaque da autoridade do Comandante perante estes Códigos, assim como os requisitos de treinamento e certificação do pessoal de bordo para cumprimento das regras destes códigos também são bastante parecidos. Além disso, estabelecendo o SMM (Safety Management Manual) para descrever como se implementar o SMS incluindo procedimentos e planos para a operação da segurança e de operações críticas são requeridas no Código ISM, assim como o SSP (Ship Security Plan) no Código ISPS.

Mais ainda, estes dois códigos são similares em outras áreas como, cada um deles ser designado a uma embarcação e ter pessoal em terra, plantões de emergência, adestramentos e treinamentos, procedimentos documentados, checklists, exercícios, registros, auditorias

²² ISM Code - Código Internacional de Gerenciamento de Segurança - código internacional elaborado e adotado pela IMO com a finalidade de promover a operação segura de navios e a prevenção a poluição. O código determina que cada companhia de navegação crie um Sistema de Gestão de Segurança para sua frota de navios a fim de atingir os objetivos das regras internacionais de segurança, implementando-o individualmente em cada navio de sua propriedade, sujeitos à verificações periódicas, atualização e processos de melhoria contínua.

²³ Da sigla em inglês “Safety Management System”

internas e externas, manutenção e outros. Não obstante, ambos os códigos contemplam sistemas similares de verificação, controle e certificação, incluindo a duração e validade dos certificados.

Os Códigos ISPS e o ISM, entre outros regulamentos, aumentam a carga de trabalho administrativa a bordo dos navios, especialmente para os Oficiais. Todavia, nestes códigos não são mencionados as questões de tempo utilizado com o trabalho burocrático em detrimento a supervisionar na prática a rotina dos trabalhos a bordo, como carregamentos, manutenção, segurança, proteção e navegação.

4.2 - A proteção e as tripulações mínimas de segurança

A IMO determinou através da convenção STCW os critérios para a elaboração dos cartões de tripulação de segurança, que estabelecem o número mínimo de tripulantes por função a bordo dos navios nos quais a convenção SOLAS se aplica. A intenção é de lotar a bordo pessoal suficiente para manter a segurança das operações e a prevenção à poluição. De posse disso, as Administrações e Autoridades Marítimas podem exigir de armadores o número mínimo de pessoas para desempenho das atividades no mar em segurança. No Brasil, a Marinha emite os cartões de tripulação com base nestas regras.

A convenção STCW especifica os fatores que devem ser levados em consideração ao se determinar estas tripulações de segurança e em prover recomendações sobre os princípios para uma tripulação de segurança. Leva em consideração o tipo de navio, rotas de viagens, a potência dos motores e a arqueação de cada embarcação. O Código ISM, como foi mencionado anteriormente, exige que todas as convenções ratificadas pela convenção SOLAS sejam seguidas. Logo as empresas de navegação se comprometem a assegurar que cada embarcação esteja guarnecida de acordo aos requisitos nacionais e internacionais.

No Nível de Proteção 1, algumas atividades requeridas como controlar o acesso de pessoas ao navio, monitorar os conveses e ao redor da embarcação e controlar o embarque de pessoas e seus pertences, por exemplo, são facilmente incorporados aos requisitos de outros códigos e as operações de rotina de bordo. Mas medidas de proteção adicionais serão implementadas se o Nível de Proteção subir para 2 ou 3. A parte B do Código ISPS determina que para cada Nível de Proteção, o SSP a bordo contemple as medidas de proteção.

Durante a Avaliação de Proteção, deve-se levar em consideração o número de pessoas a bordo para a confecção do Plano de Proteção, ou o aumento da tripulação a fim de prover a devida proteção às ameaças identificadas.

O Código prevê que, para o estabelecimento de um guarnecimento mínimo e seguro de uma embarcação de Apoio Marítimo, a Autoridade Marítima deve levar em conta que as disposições para estabelecer esse mínimo tratam apenas da navegação segura do navio. Deve ainda considerar qualquer carga de trabalho adicional que possa resultar da implantação do Plano de Proteção do Navio e assegurar que o rebocador esteja suficiente e efetivamente guarnecido.

Neste sentido, a Administração deve verificar que os mesmos estão aptos a empreender as horas de descanso e outras medidas de prevenção da fadiga que tenham sido promulgadas pela lei nacional, no contexto das responsabilidades atribuídas ao pessoal de bordo. Especialmente nas embarcações de Apoio Marítimo, onde as tripulações são formadas em média por 13 pessoas²⁴.

²⁴ MARINHA DO BRASIL - Normas da Autoridade Marítima, NORMAM 1 - Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação de mar aberto. Capítulo 1 – Estabelecimento das tripulações de segurança das embarcações. Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2000.

CONCLUSÃO

Apesar do Brasil não possuir histórico de atos terroristas, a entrada de navios e tripulações oriundas de países ameaçados requer que o país adote de forma plena e igualitária às demais nações as recomendações e regras do código ISPS. O Apoio Marítimo e a exploração de recursos em alto-mar ainda demandam muita mão-de-obra estrangeira no país. As novas descobertas e exploração de campos petrolíferos na costa brasileira acarretarão o aumento do número de operações destas embarcações em terminais oceânicos.

Não obstante, o país entra num momento de grande exposição no cenário exterior devido aos eventos esportivos programados, como a Copa do Mundo de futebol em 2014 e as Olimpíadas, em 2016, que atrairão delegações de diversas nacionalidades. Como comentado anteriormente, o risco de ataques dirigidos a pessoas de outras nacionalidades é grande, especialmente os de caráter terrorista.

Além disso, não se podem descartar possíveis assaltos armados e atos de terrorismo dentro de fundeadouros e nas proximidades da costa do país, assim como o uso das embarcações para atos criminosos. As medidas de proteção implementadas pelo Brasil são baseadas nas regras definidas pelo SOLAS em associação ao Código ISPS. Entretanto, este prevê que medidas individuais, com circunstâncias particulares, elaboradas pelos Governos contratantes sejam implementadas caso necessário. Estas medidas individuais podem ser utilizadas pela Autoridade Marítima para prevenir ameaças não pontuadas no código, como as embarcações de menor porte e pequenas, que não estão sujeitas às regras do mesmo, mas que podem ser usadas para prática de atos criminosos contra as embarcações e portos.

Nas embarcações do Apoio Marítimo, cujas medidas reduzidas diminuem a distância do convés à linha d'água, é essencial um controle eficiente do lado do mar enquanto operando nos portos. Em alto-mar, em operação com as unidades offshore, poderá haver um relaxamento quanto à proteção, por geralmente estas unidades estarem a muitas milhas da costa. Porém, deve ser lembrado que estas unidades e até mesmo a própria embarcação podem ser utilizadas para uma prática terrorista. Uma plataforma que pára gera um prejuízo econômico aos seus controladores e àqueles que são abastecidos pelos recursos processados

por ela. Os Oficiais de Proteção das unidades de operação e a das embarcações devem manter contato periódico para assegurarem a condição de normalidade no Nível de Proteção 1.

A fim de assegurar a confiabilidade e formação dos marítimos envolvidos na proteção, a Autoridade marítima precisa assegurar que os instrutores sejam qualificados, especializados, conhecedores da rotina marítima e que tenham experiência em proteção marítima. As novas regras no STCW demandam uma formação diferenciada, já que os conhecimentos que são passados aos SSO e CSO saem muito do cotidiano dos marítimos. Rotina esta especialmente diferenciada no Apoio Marítimo, onde as embarcações costumam passar longos períodos de tempo “offshore”.

Outra questão importante a ser levantada é se os cartões de lotação das embarcações offshore possibilitarão a realização das medidas de proteção eficientemente. A Autoridade Marítima, os inspetores navais e Sociedades Classificadoras devem rever a sua legislação quanto às tripulações mínimas de segurança para que os Planos de Proteção sejam cumpridos fielmente, apesar das demais operações que a embarcação esteja engajada. A IMO poderia estabelecer um efetivo maior de pessoas a bordo, forçando armadores a realizar isso. O próprio Código ISPS, na sua parte B (recomendações), sugere que os governos revejam seus cartões de tripulação, afim estabelecer um guarnecimento mínimo que seja eficaz para os fins do código.

Um passo necessário para facilitar a aplicação do Plano de Proteção é a incorporação dos requisitos do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SMS) das companhias às recomendações e regras do Código ISPS. Dessa forma, é possível assegurar a execução com das medidas de proteção com mais eficiência e promover redução da carga de trabalho burocrático a bordo dos navios.

Incorporar procedimentos do ISM e ISPS faz sentido prático e econômico, uma vez que os dois códigos visam em comum a segurança e proteção das tripulações. Entretanto, a confidencialidade exigida pelo Código ISPS deve ser mantida e levada em conta no momento de se unir os dois códigos.

Com relação ao AIS, seu uso em certas áreas poderia ser um problema de proteção porque as informações emitidas pelas embarcações poderiam ser colhidas por terroristas ou piratas. Rumo, velocidade, porto de destino e ETA podem ser usados para localizar a embarcação e praticar violações de proteção. A operação do AIS em certas áreas poderia causar preocupação quanto à proteção, e a IMO entendendo isso autorizou que comandantes

desligassem seus equipamentos em certas partes do mundo. Esta medida mostra o bom senso da Organização e a possibilidade de flexibilização das regras obrigatórias quanto possível, como foi mencionado no início destas considerações finais. No Brasil não há áreas em que o AIS deva ser desligado, mas a abertura e flexibilização do Código podem auxiliar o país a estabelecer medidas mais apropriadas para sua realidade, caso seja necessário.

Apesar desta hipótese negativa, o advento do AIS a bordo dos navios tornou a navegação mais segura, pois o sinal emitido pelos navios com as informações também auxilia o controle do tráfego pelas autoridades, identificando possíveis navios suspeitos.

Outro equipamento a bordo para satisfazer as exigências do código foi a instalação do SSAS. As características de “invisibilidade” mostram a preocupação que houve com a questão da proteção, já que geralmente ataques e ameaças à proteção marítima podem ter grandes consequências. Um alarme comum para navios nas redondezas ou chamadas gerais por estações e postos de controle podem ser interceptadas, representando risco às tripulações. O Comando de Operações Navais SALVAMAR BRASIL recebe os alertas de proteção das embarcações e retransmite para o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República e para o Departamento de Polícia Federal, para as providências cabíveis.

O Código ISPS cerca bem as possibilidades conhecidas de proteção e dá providências para a melhoria contínua e avaliação das medidas de proteção a serem verificadas por cada tipo de navio. A obrigação de constante avaliação de proteção nas embarcações faz com que o SSP esteja sempre atualizado às novas ameaças ou a outros pontos fracos identificados após a confecção do SSP anterior. As ameaças à proteção mudam e outras novas surgem dia após dia. Por essa razão, é necessário que os Governos contratantes monitorem estas mudanças de perfil e seus deslocamentos, assim que estes ocorrerem. Outro fator essencial é comunicar a informação apropriada e um recomendar as medidas mais apropriadas para navios e portos.

A proteção não pode ser encarada como um problema estático e necessita de vigilância, atenção contínua e pronta resposta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

American Bureau of Shipping (ABS). **Ship Security Plan Checklist – ISPS Code & ABS Guide**, disponível < http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/appmanager/absEagle/absEagleDesktop/abs_eagle_portal_svcs_marine_certsrvcs_isps_page>, acesso em: 12 out. 2011.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários do Brasil, **Código de Proteção Marítima de portos e navios – ISPS Code**, disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/iiisps.asp>>, acesso em: 25 ago. 2011.

BRASIL. **Lei no 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional - LESTA**. Brasília, 1998.

BRASIL. **Decreto Lei no 2.596, de 18 de maio de 1998, que dispõe sobre a Regulamentação da lei de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional - RLESTA**. Brasília, 1998.

BRASIL. Marinha do Brasil. CCA-IMO – Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional. **Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias**, disponível em < https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/codigos/isps>, acesso em: 22 set. 2011.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Circular n° 3 / 2004 da DPC, de 08 de abril de 2004. Emendas de Dezembro de 2002 à Convenção SOLAS-74. A) Procedimentos para aquisição do Registro Contínuo de Dados; e B) Requisitos e informações adicionais ao Código ISPS**. Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2004.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Circular n° 5 / 2006 da DPC, de 26 de agosto de 2006. Emendas de Dezembro de 2002 à Convenção SOLAS-74**. Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2006.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria n° 82/2009 da DPC, de 20 de julho de 2009. Aprova os procedimentos para substituição ou emissão de certificados do curso “Ship Security Officer (SSO)” realizado por aquaviários ativos.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2009.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Segurança do Tráfego Aquaviário**, disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/sta/ISPS/isps_index.htm>, acesso em: 01 out. 2011.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima. NORMAM 1 - Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação de mar aberto. Capítulo 1 – Estabelecimento das tripulações de segurança das embarcações.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2000.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima. NORMAM 1 - Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação de mar aberto. Capítulo 16 – Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações portuárias.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2005.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima. NORMAM 13 – Normas da Autoridade Marítima para aquaviários. Capítulo 1 – Ingresso, inscrição e cômputo de tempo de embarque de aquaviários.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2005.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima. NORMAM 24 – Credenciamento de Instituições para ministrar cursos para profissionais não-tripulantes e tripulantes não-aquaviários.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2005.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) 2011 – Calendário de cursos.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2009.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) 2011 – Calendário de cursos.** Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2011.

BRASIL. Ministério da Justiça. **Segurança Pública. Conportos – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis**, disponível em <<http://www.portal.mj.gov.br>>, acesso em: 12 out. 2011.

GCaptain – Maritime & Offshore. **So what is an IMO Number?**, disponível em <<http://gcaptain.com/imo-numbers?369>>, acesso em: 24 set. 2011.

IMO – International Maritime Organization. **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention)**. London: IMO publication, ed. 2009 (consolidated).

IMO – International Maritime Organization. **International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended in 1995 and 1997 (STCW Convention)**. London: IMO publication, ed. 2010 (consolidated).

IMO – International Maritime Organization. **International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002**. London: IMO publication, ed. 2003.

IMO – International Maritime Organization. **ISPS Code Information and Guidelines**, disponível em <<https://www3.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx>>, acesso em: 28 set. 2011.

SILVEIRA, Marcos Machado da. **Introdução ao Apoio Marítimo**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Navsoft Consultoria e Serviços, 2001.

SINDEPOL - Sindicato dos Delegados da Polícia Federal. **A Polícia Federal e a segurança dos mares: O Brasil e o ISPS Code**, disponível em <<http://www.sindepolbrasil.com.br/sindepol05/especial.htm>>, acesso em: 02 out. 2011.

USCG – United States of America Coast Guard. **STCW Mandatory Requirements for Ship Security Officers and Vessel Security Officers (SSO/VSO)**, disponível em <<http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg522/cg5221/sso.asp>>, acesso em: 24 set. 2011.

USCG – Navigation Center. **Global Maritime Distress Safety System**, disponível em <<http://www.navcen.uscg.gov/?pageName=GMDSS>>, acesso em: 02 out. 2011.

Wikipedia – A enciclopédia livre. **Sociedades Classificadoras**, disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/Sociedade_classificadora>, acesso em: 01 out. 2011.

GLOSSÁRIO

CIR – Caderneta de Inscrição e Registro – Documento de posse do marítimo, emitido pela Autoridade Marítima, onde vem determinada sua categoria profissional e onde são registrados os navios, datas e embarques realizados.

Conportos – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a qual compete, entre outros, baixar normas sobre segurança pública e elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.

Deslocamento (de navio) - é o peso total do mesmo, incluindo seu peso leve e todos os acessórios, víveres e cargas transportadas.

DPC-1034, Certificado – Emitidos pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, destinados a cumprir os requisitos do STCW e outros cursos ministrados pela Autoridade Marítima.

Estações terrenas - Estações de comunicações a bordo das embarcações ou em terra que dispõe de equipamentos com capacidade de comunicação via satélite, de acordo ao Sistema Global Marítimo de Segurança para Emergências (GMDSS).

ETA – “Estimated Time of Arrival” - Hora estimada de chegada do navio a um porto ou a uma posição indicada.

GMDSS – “Global Maritime Distress and Safety System”, ou Sistema Global Marítimo de Segurança para Emergências é um acordo internacional com uma série de procedimentos de segurança a fim de tornar mais fácil o resgate de navios, aeronaves e embarcações em geral em sinistro. O sistema tem o propósito de realizar as seguintes funções: alertar (incluindo a posição de uma unidade em sinistro), coordenar SAR (busca e resgate), transmitir avisos de segurança marítima, comunicação em geral e entre navios (passadiço-a-passadiço).

GPS – “Global Positioning System” / Sistema de Posicionamento Global - é um sistema de navegação por satélite que fornece a um aparelho receptor móvel a posição do mesmo, assim como informação horária, sob todas quaisquer condições atmosféricas, a qualquer momento e em qualquer lugar na Terra, desde que o receptor se encontre no campo de visão de quatro satélites GPS.

IMO – International Maritime Organization / Organização Marítima Internacional - agência especial da Organização das Nações Unidas (ONU), reunida pela primeira vez em 1959, dedicada às questões da indústria marítima, com a finalidade de promover medidas, convenções, códigos e protocolos que garantam segurança, proteção, navegação eficiente e prevenção à poluição do mar.

ISM, Código - Código Internacional de Gerenciamento de Segurança - código internacional elaborado e adotado pela IMO com a finalidade de promover a operação segura de navios e a prevenção a poluição. O código determina que cada companhia de navegação crie um Sistema de Gestão de Segurança para sua frota de navios a fim de atingir os objetivos das regras internacionais de segurança, implementando-o individualmente em cada navio de sua propriedade, sujeitos a verificações periódicas, atualização e processos de melhoria contínua.

Manifolds – tomadas de carga para recebimento de mangueiras de fluidos dispostas ao longo dos conveses de carga.

MSC – “Maritime Safety Comitee” – Comitê permanente da IMO composto por representantes dos países signatários da convenção SOLAS.

SOLAS - Da sigla em inglês “Safety Of Life At Sea” – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – a mais importante convenção internacional a lidar com a segurança marítima, que cobre grande variedade de medidas desenvolvidas para aumentar a segurança da navegação. É também uma das mais antigas convenções do tipo, tendo sua primeira versão publicada em 1914, após o naufrágio do navio “Titanic”.

SOLAS, Embarcações – embarcações mercantes empregadas em viagens internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de: 1) embarcações de carga com arqueação bruta

inferior a 500; 2) embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais; 3) embarcações sem meios de propulsão mecânica; 4) embarcações de madeira, de construção primitiva; 5) embarcações de pesca; e 6) embarcações com Comprimento de Regra (L) menor que 24 metros.

STCW, convenção - Seafarer's Training, Certification and Watch keeping Convention – Convenção Internacional sobre Treinamento, Certificação e Serviço de quarto dos Marítimos – Convenção internacional adotada pela IMO que contém os padrões mínimos de conhecimento, experiência e competência profissional para os marítimos.

ANEXOS

ANEXO A

TABELA DE REGISTROS CONTINUOS DE DADOS

ANEXO B
PÁGINA INICIAL DE *CHECKLIST* COMO EXEMPLO DE REVISÃO DO PLANO DE
PROTEÇÃO (SSA)

