



**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA -**  
**APNT**



**MARCELO GOMES FERREIRA**



**DIFERENTES PROCEDIMENTOS E INTERPRETAÇÕES DO ISPS**  
**CODE PELOS TERMINAIS BRASILEIROS**

**RIO DE JANEIRO**  
**2014**

**MARCELO GOMES FERREIRA**

**DIFERENTES PROCEDIMENTOS E INTERPRETAÇÕES DO ISPS CODE PELOS  
TERMINAIS BRASILEIROS**

Monografia apresentada como requisito parcial  
para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento  
para Oficiais de Náutica - APNT. Centro de  
Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA.

Professor Orientador: Henrique Vaicberg

**RIO DE JANEIRO, RJ**

**2014**

**MARCELO GOMES FERREIRA**

**DIFERENTES PROCEDIMENTOS E INTERPRETAÇÕES DO ISPS CODE PELOS  
TERMINAIS BRASILEIROS**

Monografia apresentada como requisito parcial  
para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento  
para Oficiais de Náutica - APNT. Centro de  
Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA.

Data da Aprovação: \_\_/\_\_/\_\_\_\_

Professor Orientador: Henrique Vaicberg

---

Assinatura do Orientador

**BANCA EXAMINADORA**

---

Henrique Vaicberg  
Professor do CIAGA

---

Dra. Claudia Segadilha Adler  
Professora do CIAGA

---

Laís Raysa Lopes Ferreira  
Professora do CIAGA

Nota Final: \_\_\_\_\_

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida, a toda a minha família, em especial ao meu tio e padrinho Valter Jorge Ferreira, que me deu todo suporte. Agradeço também aos mestres e colaboradores do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, que sempre nos orientaram e forneceram todas as condições favoráveis para a elaboração deste trabalho.

“Talvez não tenha conseguido fazer o melhor, mas lutei para que o melhor fosse feito. Não sou o que deveria ser, mas Graças a Deus, não sou o que era antes”. (Marthin Luther King).

## **RESUMO**

O trabalho de pesquisa tem como principal objetivo apontar procedimentos padrões para o ingresso e saída de bordo de pessoas autorizadas pelas embarcações, quando atracadas em Instalações Portuárias no território brasileiro, seguindo as recomendações do ISPS CODE.

No seu início irá relatar alguns fatos internacionais que ocorreram no mundo e que levaram a comunidade internacional a elaborar o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code – International Ship & Port Facility Security Code). Como se deu a sua implantação e as principais mudanças ocorridas em virtude das novas determinações.

Em seguida irá descrever a estrutura montada pelas autoridades brasileiras para implantar, regulamentar e fiscalizar embarcações e Instalações Portuárias no intuito de seguir todas recomendações e determinações do ISPS CODE.

E finalmente, irá propor procedimentos padrões para as Instalações Portuárias brasileiras, observando corretamente as determinações do ISPS CODE, sem que deixem de ser seguidas também outras leis e determinações nacionais e internacionais.

## **ABSTRACT**

The research aims to point standards for entry and exit of persons authorized by the board vessels when berthed in Port Facilities in Brazilian territory procedures, following the recommendations of the ISPS CODE.

At its inception will report some international events that occurred in the world and that led the international community to develop the International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code - International Ship & Port Facility Security Code). How did your deployment and major changes due to the new regulations.

Then will describe the structure built by the Brazilian authorities to implement, regulate and monitor vessels and Port Facility in order to follow all recommendations and determinations of the ISPS CODE.

And finally, will propose standard procedures for Brazilian Port Facility, correctly observing the provisions of the ISPS CODE, without fail to be followed also other national and international laws and regulations.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Brasil país de dimensões continentais	10
Figura 2: Relação de Portos Organizados.	11
Figura 3: Ataque ao Navio ACHILE LAURO, ocorrido em outubro de 1985.	12
Figura 4: Atentado ao voo 103 Boeing 747 da Pan Am.	13
Figura 5: Ataque terrorista ao Destroier USS COLE.	14
Figura 6: Atentados ocorridos em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América.	14
Figura 7: Sede da IMO, em Londres.	15
Figura 8: Assembleia da IMO.	15
Figura 9: Sistema de Identificação Automático – AIS.	17
Figura 10: Número de Indicação do Navio.	18
Figura 11: Sistema de Alerta de Proteção do Navio.	18
Figura 12: Placas de indicação do nível de proteção.	19
Figura 13: ISPS CODE.	22
Figura 14: Sede da Diretoria de Portos e Costas – Rio de Janeiro – RJ.	25
Figura 15: Núcleo Especial de Polícia Marítima.	29
Figura 16: Sede do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, em Brasília.	31
Figura 17: Certificado Internacional de Proteção do Navio.	33
Figura 18: Declaração de Cumprimento.	35
Figura 19: Instalação Portuária	36



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
<b>1 ELABORAÇÃO DO ISPS CODE</b>	<b>12</b>
1.1 FATOS QUE LEVARAM A ELABORAÇÃO	12
1.2 A IMO E A ELABORAÇÃO DO ISPS CODE	15
1.3 MUDANÇAS OCORRIDAS COM A IMPLANTAÇÃO DO ISPS CODE	16
<b>2 O ISPS CODE NO BRASIL</b>	<b>23</b>
2.1 COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA IMO – CCA-IMO	23
2.2 IMPLEMENTAÇÃO E ESTRUTURA	24
2.3 A AUTORIDADE MARÍTIMA	25
2.4 O MINISTÉRIO DA JUSTIÇA	26
2.5 O GABINETE DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	30
<b>3 ELABORAÇÃO DO PLANO DE PROTEÇÃO</b>	<b>32</b>
3.1 PLANO DE PROTEÇÃO DO NAVIO	32
3.2 PLANO DE PROTEÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	34
<b>4 AUTONOMIA DA EMBARCAÇÃO E ACESSO AO TERMINAL</b>	<b>36</b>
4.1 AUTONOMIA DA EMBARCAÇÃO	36
4.2 ACESSO AO TERMINAL	36
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>37</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>40</b>

## INTRODUÇÃO

O Brasil é um país com dimensões continentais (Figura 1) e possui um litoral com 7.367 km de extensão (BRASILESCOLA, 2014). O transporte marítimo é de fundamental importância para a economia e tem uma grande influência na geração de riquezas, desenvolvimento e na vida de muitas famílias que tiram seu sustento deste segmento.

Segundo a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, existem atualmente 155 instalações portuárias registradas, sendo classificadas da seguinte forma (ANTAQ, 2014):

- ETC – Estação de Transbordo de Carga.
- IPT – Instalação Portuária de Turismo.
- TUP – Terminal de Uso Privado.



Figura 1: Brasil país de dimensões continentais

Fonte: Brasilescola

As instalações portuárias estão distribuídas por toda a extensão do litoral (Figura 2), bem como nas bacias hidrográficas, que dependendo da região, são as únicas vias de transporte, e necessitam atentar para o risco de violações de proteção das suas próprias instalações, como também das embarcações que nelas operam (SEP/PR, 2014).

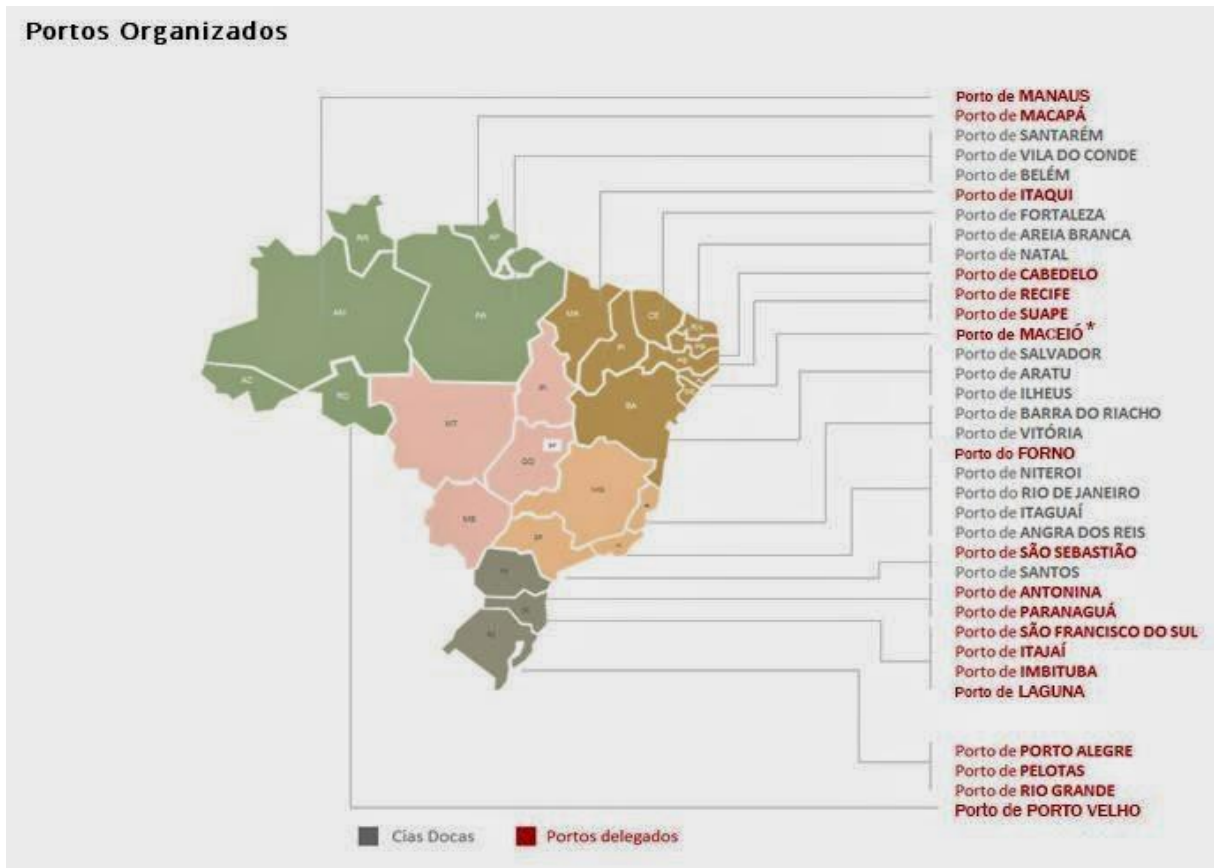


Figura 2: Relação de Portos Organizados.

Fonte: SEP/PR – Secretaria de Portos da Presidência da República.

Um estudo sobre as leis que afetam o transporte marítimo, e que visa sugerir padrões de procedimentos de segurança dos terminais é de grande importância pois, facilitará o trabalho de elaboração dos planos de proteção de embarcações e instalações portuárias, e atende não somente aos envolvidos diretamente, mas a uma grande parte da sociedade que usufrui dos produtos movimentados ou quando utilizado no transporte de passageiros.

A partir da experiência profissional do autor deste trabalho de pesquisa, por ter navegado por toda a costa brasileira, verificou-se a diferença de procedimentos dos Terminais Brasileiros referentes às regras do ISPS CODE, acarretando situações que afetam a operacionalidade das embarcações e a qualidade de vida dos tripulantes.

Para que a preocupação com a proteção das instalações portuárias não infrinja leis fundamentais que regem a profissão marítima, a soberania da embarcação e muito menos a qualidade de vida dos tripulantes. Este trabalho tem como objetivo fornecer subsídios, que norteiem os órgãos encarregados de elaborar os planos de segurança das instalações portuárias, levando em consideração os tripulantes e as pessoas autorizadas pelas embarcações que operam nas mesmas.

## 1 - A ELABORAÇÃO DO ISPS CODE

### 1.1 – FATOS QUE LEVARAM À ELABORAÇÃO DO ISPS CODE

Na realidade atual, o terrorismo internacional, por ter uma natureza indiscriminada de suas ações, se transformou na principal ameaça à paz mundial. Por ser tratar de um ato imprevisível e extremamente violento, provocam um sentimento de impotência, insegurança e vulnerabilidade a todos os Estados e seus cidadãos. (SIMIONI, 2011).

O transporte marítimo contribui de maneira primordial na economia mundial. E a utilização deste sistema como arma de grupos terroristas se mostram com um potencial de impacto destruidor, que podem afetar de maneira decisiva como ameaça à vida humana, bem como causando danos incalculáveis à economia de regiões atingidas. (SIMIONI, 2011).

Vários fatos ocorreram desde o final do século XX e início do século XXI, que fizeram com que a comunidade internacional reagisse, trabalhando em conjunto para a elaboração do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code – *International Ship & Port Facility Security Code*) (SIMIONI, 2011).

Em outubro de 1985, o navio de passageiros ACHILE LAURO (Figura 3) foi tomado por quatro integrantes da OLP (Organização pela Libertação da Palestina), causando a morte de um passageiro norte-americano (SIMIONI, 2011).



Figura 3: Ataque ao Navio ACHILE LAURO, ocorrido em outubro de 1985.

Fonte: UOL

Em dezembro de 1988, 270 pessoas morreram, sendo 259 passageiros e tripulantes e ainda 11 habitantes da cidade de Lockerbie, após uma explosão no compartimento de carga do Boeing 747 da Empresa Pan Am, que seguia de Londres com destino a Nova York (Figura 4). Após uma investigação muito complexa, foram identificados dois Líbios como suspeitos do atentado. O julgamento foi realizado somente no ano de 1988, depois de muito empenho dos governos Americanos e Ingleses (TERRA, 2009).



Figura 4: Atentado ao voo 103 Boeing 747 da Pan Am.

Fonte: TERRA

Juntamente com os atos terroristas, ações de piratas começaram a afetar de maneira significativa o transporte internacional de cargas e de pessoas. Os ataques no início se concentravam na região do Estreito de Malaca e após 2005 passaram a acontecer com maior intensidade na região do Golfo de Áden e costa da Somália (VENANCIO, 2012).

No ano de 1998 o Navio Tanque PETRO RANGER foi sequestrado após sair de Cingapura, tendo a sua carga repassada para navios menores (PALHAS, 2014).

Já em 1999 o Navio japonês ALONDRA RAINBOW foi tomado por piratas, que deixaram seus tripulantes em bote salva-vidas. O Navio foi recuperado pela marinha e havia sido totalmente pintado e seu nome alterado para MEGA RAMA (PALHAS, 2014).

Outro fato relevante foi o ataque sofrido pelo Destroier Norte-americano USS COLE no ano 2000, quando um bote com explosivos causou um grave dano estrutural, além de deixar vários militares mortos e feridos (SIMIONI, 2011) (Figura 5).



Figura 5: Ataque terrorista ao Destroier USS COLE.

Fonte: PALHAS

Os atentados ocorridos em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América (Figura 6), onde aviões, sequestrados por integrantes da Al-Qaeda, se chocaram contra as Torres do *World Trade Center*, em Nova York, e o Pentágono, em Washington, causando a morte de milhares de pessoas e mudando o cenário internacional (SIMIONI, 2011).

A comunidade internacional, representada pela Organização Marítima Internacional – IMO (*International Maritime Organization*), determinou que estudos seriam realizados para evitar que fatos como estes não mais voltassem a se repetir (SIMIONI, 2011).



Figura 6: Atentados ocorridos em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América.

Fonte: PALHAS

## 1.2 – A IMO E A ELABORAÇÃO DO ISPS CODE.

No ano de 1948, durante Conferência Internacional da ONU - Organização das Nações Unidas, foi criada a Organização Marítima Internacional - IMO (*International Maritime Organization*), com sede em Londres, Inglaterra (Figura 7).

A IMO tem como atribuições: Promover mecanismos de cooperação entre os governos, no campo da regulamentação e práticas relacionadas com questões técnicas que afetam o comércio internacional por mar. Vem atuando com Legislação Internacional, Convenções e Resoluções ligadas a proteção marítima desde de 1982. No mês de novembro de 2001, durante a vigésima segunda Sessão da Assembleia (Figura 8), os países signatários acordaram que medidas relativas à proteção de Navios e Instalações Portuárias seriam desenvolvidas (CCA-IMO, 2014).

Buscando uma forma de rápida adesão e cumprimento imediato das normas, foi acordado que o estudo seria formulado como Emenda à Convenção SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 – *Safety Of Life at Sea*). Em dezembro de 2002, a Conferência Internacional sobre Segurança Marítima aprovou novas emendas à Convenção SOLAS e adotou o novo Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE), que tem como objetivo criar instruções e procedimentos específicos para as operações entre navio/porto e navio/navio com foco na proteção marítima (CCA-IMO, 2014).



Figura 7: Sede da IMO, em Londres.

Fonte: IMO



Figura 8: Assembleia da IMO.

Fonte: IMO

### 1.3 – O ISPS CODE E SUAS PRINCIPAIS MUDANÇAS

Durante a Conferência Diplomática sobre Segurança Marítima, realizada em dezembro de 2002, na Assembleia da IMO, foi introduzida uma emenda ao Capítulo XI da Convenção SOLAS, de 1974. Com essa emenda o Capítulo XI passou a ser subdividido em XI-1 (Medidas especiais para intensificar a segurança marítima) e XI-2 (Medidas especiais para intensificar a proteção marítima). Ficou também determinado que em 01 de julho de 2004 entraria em vigor o ISPS CODE (ISPS CODE, 2014).

A Resolução 2 da Conferência trata da ADOÇÃO DO CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, e seu Anexo refere-se ao Código propriamente dito, e está segmentado da seguinte forma:

- Preâmbulo, que se refere ao histórico e diretrizes utilizados para a elaboração do ISPS CODE.
- Parte A, que se refere aos REQUISITOS OBRIGATÓRIOS RELATIVOS ÀS DISPOSIÇÕES DO CAPÍTULO XI-2 DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR DE 1974, CONFORME EMENDADA.
- Parte B, que se refere às DIRETRIZES RELATIVAS ÀS DISPOSIÇÕES DO CAPÍTULO XI-2 DO ANEXO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, DE 1974, CONFORME EMENDADA E DA PARTE A DESTE CÓDIGO.

Segundo a Parte A, o Código ISPS se aplica:

1. Aos seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais:

- Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;
- Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação; e
- Unidades móveis de perfuração em movimento; e

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

É critério da Autoridade Marítima de cada país dispensar ou não da aplicação do Código as embarcações que não naveguem em águas internacionais (navios de cabotagem).



Dentre as mudanças ocorridas a partir da implantação do Código, umas foram criadas e outras já existentes, tiveram a sua implementação antecipada e com maior abrangência.

Podemos citar a obrigatoriedade da utilização do Sistema Automático de Identificação – AIS (Figura 9), que consta da Regra 19, Capítulo V do SOLAS 1974, que consiste de um sistema que seja capaz de:

- Fornecer, automaticamente, para estações de terra adequadamente equipadas, outros navios e aeronaves, informações contendo a identidade, o tipo, a posição, o rumo, a velocidade, a situação da navegação do navio e outras informações relacionadas com a segurança;
- Receber estas informações automaticamente, transmitidas por navios semelhante-mente equipados;
- Monitorar e acompanhar navios; e
- Trocar dados com instalações de terra;



Figura 9: Sistema de Identificação Automático – AIS

Fonte: IMO

Outras mudanças ocorreram nas embarcações, relativos aos Capítulos XI-1 e XI-2 da Convenção SOLAS 1974, como se segue (SOLAS, 2014):

- Estabeleceu que todas as embarcações possuam um Número de Identificação do Navio (Figura 10), e que esteja devidamente e permanentemente fixado na embarcação;
- Estabeleceu que todas as embarcações possuam um Registro Contínuo de Dados – RCD, que destina-se a proporcionar, a bordo, um registro do histórico do navio com relação às informações nele registradas;

- Estabeleceu que todas as embarcações possuam o Sistema de Alerta de Proteção do Navio – SSAS (Figura 11), que consiste em um dispositivo capaz de emitir um sinal de alerta somente para terra, sem que a embarcação tome conhecimento e que permaneça transmitindo até ser desligado ou rearmado.
- Estabeleceu que o controle do porto nas embarcações se restringem à verificação da existência de um Certificado Internacional de Proteção de Navio, válido e emitido de acordo com a parte A do ISPS CODE.



Figura 10: Número de Indicação do Navio.

Fonte: IMO.



Figura 11: Sistema de Alerta de Proteção do Navio.

Com relação ainda às mudanças ocorridas com a aprovação do ISPS CODE (Figura 12), na sua parte A, determina (ISPS CODE, 2014):

- Responsabilidades dos Governos Contratantes  
Deverão estabelecer níveis de proteção (Figura 12) e prover diretrizes para a defesa contra incidentes. Ficando os níveis de proteção ficando assim definidos:
  - Nível 1 - nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.
  - Nível 2 - nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção.
  - Nível 3 - nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.



Figura 12: Placas de indicação do nível de proteção.

Fonte: PALHAS

- Declaração de Proteção

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

- Obrigações da Companhia

A Companhia deverá assegurar que o plano de proteção do navio inclua uma declaração explícita enfatizando a autoridade do comandante. A Companhia deverá estipular no plano de proteção do navio que o comandante tem autoridade absoluta, sendo responsável por tomar decisões relativas á segurança e proteção do navio e de solicitar a assistência da Companhia ou de qualquer Governo Contratante conforme necessário. A Companhia deverá assegurar que o funcionário de proteção da companhia, o comandante e o oficial de proteção do navio tenham o apoio necessário para cumprir com as suas obrigações e responsabilidades.

- Proteção do Navio

Os navios deverão cumprir os requisitos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes.

- Avaliação de Proteção do Navio

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

- Plano de Proteção do Navio

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. Todo navio deverá ter a bordo um plano de proteção do navio aprovado pela Administração. O plano deverá dispor sobre medidas para os três níveis de proteção.

- Registros

Os Registros das atividades incluídas no plano de proteção do navio deverão ser mantidos a bordo durante pelo menos o período mínimo determinado pela Administração.

- Funcionário de Proteção da Companhia

É a pessoa designada pela Companhia para garantir que seja feita uma avaliação de proteção do navio; que seja elaborado um plano de proteção do navio e que o mesmo seja submetido para aprovação e conseqüentemente implementado e mantido; e pela ligação com os funcionários de proteção das instalações portuárias e o oficial de proteção do navio. A Companhia deverá designar um Funcionário de Proteção da Companhia para um ou mais Navios.

- Oficial de Proteção do Navio

É a pessoa a bordo do navio, responsável perante o comandante, designado pela Companhia como a pessoa responsável pela proteção do navio, incluindo a implementação e manutenção do plano de proteção do navio, e pela ligação com o funcionário de proteção da companhia e os funcionários de proteção das instalações portuárias. Um oficial de proteção do navio deverá ser designado para cada navio.

- Treinamento, Simulações e Exercícios de Proteção do Navio

O Funcionário de Proteção da Companhia, juntamente com o pessoal adequado de terra, o Oficial de Proteção do Navio e o pessoal de bordo com responsabilidades e deveres específicos de proteção deverão receber treinamento e realizar treinamentos para executarem apropriadamente todas as determinações do Plano de Proteção do Navio.

- Proteção das Instalações Portuárias

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

- Avaliação da Proteção das Instalações Portuárias

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

- Plano de Proteção das Instalações Portuárias

É um plano elaborado para garantir a aplicação de medidas criadas para proteger instalações portuárias e navios, pessoas, cargas, unidades de transporte de cargas e provisões do navio dentro da instalação portuária dos riscos de um incidente de proteção. Um plano de proteção das instalações portuárias, adequado para a interface navio/porto, deverá ser elaborado e mantido, com base em uma avaliação de proteção das instalações portuárias, para cada instalação portuária. O plano deverá incluir disposições relativas aos três níveis de proteção.

- Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias

É a pessoa designada como responsável pelo desenvolvimento, implementação, revisão e manutenção do plano de proteção das instalações portuárias e pela ligação com os oficiais de proteção do navio e os funcionários de proteção da companhia. Um funcionário de proteção das instalações portuárias deverá ser designado para cada instalação portuária.

- Treinamento, Simulações e Exercícios sobre Proteção das Instalações Portuárias

O funcionário de proteção das instalações portuárias e o pessoal apropriado envolvido na proteção das instalações portuárias deverão ter conhecimento e receber treinamento, conforme descrito no plano de proteção das instalações portuárias, e ter conhecimento suficiente e capacidade para executar as tarefas a eles atribuídas.

- Verificação e Certificação de Navio

Um Certificado Internacional de Proteção do Navio deverá ser emitido após a verificação inicial ou intermediária. Este certificado deverá ser emitido ou endossado pela Administração (Governo do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar), ou por uma organização de proteção reconhecida que esteja atuando em nome da Administração.



Figura 13: ISPS CODE.

Fonte: IMO

## 2 – O ISPS CODE NO BRASIL

### 2.1- COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA IMO – CCA-IMO

Sendo o Brasil Estado Parte da Organização Marítima Internacional e considerando a necessidade de uma participação efetiva e da internalização das diretrizes e procedimentos para o transporte marítimo internacional, foi instituído em 18 de dezembro de 1988, através da Portaria Interministerial nº 367, a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO), que tem como Coordenador o Chefe do Estado-Maior da Armada, e tem como finalidades (CCA-IMO, 2014):

- Analisar, estudar e tratar os assuntos objeto das reuniões da IMO e das Conferências Diplomáticas (CD) dessa Organização;
- Consolidar as posições a serem adotadas pelas Delegações brasileiras naquelas reuniões;
- Propor diretrizes e recomendar medidas para a internalização no País de compromissos assumidos pelo Brasil naquela organização, bem como de resoluções aprovadas por aquele fórum;
- Instruir a Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO) na defesa das posições aprovadas no Brasil pela CCA-IMO.

A CCA-IMO é constituída de um Grupo Interministerial (GI), uma Secretaria Executiva (Sec-IMO) e um Fórum Consultivo (FC).

O Grupo interministerial é composto por representantes dos Ministérios da Justiça, Relações Exteriores, Transportes, Minas e Energia, Planejamento, Orçamento e Gestão, Comunicações e Meio Ambiente.

A Secretaria Executiva é responsável pela organização das reuniões do Fórum Consultivo e pela articulação com o Grupo Interministerial, e tem como Secretário Executivo o Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil.

O Fórum Consultivo é o órgão de assessoria da CCA-IMO, e reunirá membros da comunidade marítima, de entidades científicas e setoriais, de organizações governamentais e não governamentais e pessoas de notório saber nos temas em análise. É presidido pelo Secretário-Executivo, ou por quem for designado por ele (CCA-IMO,2014).

## 2.2 – IMPLEMENTAÇÃO E ESTRUTURA

Segundo o Código ISPS, fica como obrigação dos Governos Contratantes a implementação das normas e diretrizes estipuladas pela IMO, a fim de melhorar as condições relativas à proteção das embarcações e Instalações Portuárias. Sendo o Brasil um dos membros signatários da Convenção SOLAS 1974, tomou as medidas necessárias para a sua implementação (ISPS CODE, 2014).

As medidas para a implantação, execução e fiscalização do ISPS CODE no Brasil envolvem os seguintes órgãos governamentais:

- Ministério da Defesa
- Ministério da Justiça
- Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

O Ministério da Defesa, através da Marinha do Brasil, que delegou à Diretoria de Portos e Costas, fica responsável pelas embarcações.

O Ministério da Justiça, através da CONPORTOS (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis), CESPOTOS (Comissões Estaduais) e o NEPOM (Núcleo Especial de Polícia Marítima), que está subordinado ao Departamento de Polícia Federal, cuida dos Portos e Terminais.

O Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República é o órgão competente para alterar o nível de proteção do Porto para nível 3, seguindo orientações do Ministério da Defesa e Ministério da Justiça.

O Decreto nº 6.869, de 4 de junho de 2009, regulamentou todas as atribuições, competências e responsabilidades referentes as normas e diretrizes para a implantação do ISPC CODE.

Apesar de diversas medidas tomadas pelas autoridades brasileiras a partir de 1º de julho de 2004, a fim de implantar as novas normas e diretrizes indicadas pelo o ISPS CODE, a sua incorporação às leis brasileiras se deu a partir da publicação no Diário Oficial da União nº 137 de 21 de julho de 2009, através da Portaria Nº 7 de 20 de julho de 2009, dando publicidade ao texto em português da parte A, incluídas as emendas até 1º de janeiro de 2009.



### 2.3 – A AUTORIDADE MARÍTIMA

O Ministério da Defesa determina que a Autoridade Marítima, representada pela Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil, tem com uma de suas atribuições, a execução e fiscalização das normas e diretrizes relativas às embarcações no que se refere à proteção das mesmas. Com as seguintes responsabilidades (PALHAS, 2014):

- Atuar na fiscalização das embarcações para o cumprimento do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS 1974 e parte A do ISPS CODE através do Port/Flag State Control.
- Alterar para nível 2 de proteção de um navio, quando necessário.
- Alertar aos navios sobre perigos e ou ameaças.
- Sugerir ao Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República alterar para nível 3 de proteção, quando necessário.
- Estabelecer medidas extras para Navios e Portos.
- Trabalhar em conjunto com o Comando de Operações Navais – SALVAMAR BRASIL, que é o órgão que recebe os chamados do SSAS - Alarme de Proteção do Navio.
- Emitir aos Navios o Registo Contínuo de Dados – RCD, que registra as principais características do Navio e é emitido pelo Tribunal Marítimo.
- Aprovar o Plano de Proteção do Navio e as emendas relevantes a um plano previamente aprovado.
- Emitir aos Navios o Plano Internacional de Proteção do Navio.

Para estas duas últimas responsabilidades citadas anteriormente, a Autoridade Marítima delega às Organizações de Proteção Reconhecidas (RSO), que para os navios, geralmente são as Sociedades Classificadoras.



Figura 14: Sede da Diretoria de Portos e Costas – Rio de Janeiro - RJ

Fonte: DPC

### 3.4 – O MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Na estrutura criada pelo Governo Brasileiro, a fim de evitar ataques à Proteção dos Portos e Terminais existentes no território nacional, ficou a cargo do Ministério da Justiça implementar, fiscalizar e fazer cumprir as diretrizes e normas estipuladas às Instalações Portuárias, pelo ISPS CODE.

Para tal já contava com a CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, que foi criada através do Decreto Nº 1.507, de 30 de maio de 1995, e segundo seu Regimento Interno, que entrou em vigor a partir da Portaria do Ministério da Justiça Nº 388 de 15 de maio de 1998, tem a finalidade de (CONPORTOS, 2014):

- Baixar normas sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Buscar, por via diplomática, junto à Organização Marítima Internacional - IMO, assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais;
- Apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos;
- Avaliar 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 a vali ações 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 - CESPOTOS;
- Elaborar seu regimento interno e submetê-lo à aprovação do Ministro de Estado da Justiça;
- Orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível;
- Analisar e aprovar o Plano de Segurança elaborado pelas CESPOTOS;
- Analisar outros assuntos pertinentes à segurança nos portos, terminais e vias navegáveis.

A CONPORTOS é integrada por representantes dos seguintes Ministérios:

- Ministério da Justiça, que é quem a preside;
- Ministério da Defesa;
- Ministério da Fazenda;
- Ministério das Relações Exteriores e
- Ministério dos Transportes.

A CESPURTOS é uma Comissão Estadual de Segurança nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, criada pela CESPURTOS, e com área de atuação específica para uma determinada região. E segundo a Resolução da CONPORTOS N° 001, de 24 de junho de 2002, tem a finalidade de:

- Implantar sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Cumprir as normas existentes sobre segurança pública;
- Elaborar e manter atualizados os projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e submetê-los à apreciação da Comissão Nacional;
- Promover reuniões mensais, elaborar ata e encaminhá-la à CONPORTOS até 15 (quinze) dias após sua realização;
- Manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais e dos resultados das investigações e das punições aplicadas e encaminhá-los, mensalmente, a Comissão Nacional, inclusive notificando quando não houver ocorrências;
- Realizar anualmente, até 30 de setembro, planejamento das atividades da Comissão, para o ano seguinte, articulando com os órgãos representados a inclusão dos respectivos recursos orçamentários necessários, observada a programação específica de cada organização, e encaminhar o referido planejamento à CONPORTOS.
- Encaminhar, aos órgãos competentes, as avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Controlar os pontos sensíveis de valor estratégico, nas áreas consideradas;
- Manter atualizados os Planos de Segurança Portuária;
- Manter estreito relacionamento com os representantes do Grupo Executivo para Modernização dos Portos – GEMPO e do Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de autoridades nos Portos – PROHAGE.
- Elaborar e manter atualizados seus Regimentos Internos;
- Propor alterações na legislação, justificando as propostas.

Cada CESPURTOS é constituída pelos seguintes membros:

- Departamento de Polícia Federal, que tem a coordenação da Comissão;
- Capitania dos Portos;
- Secretaria da Receita Federal;
- Administrações Portuárias e
- Governo do Estado

Segundo o Decreto 6.869, de 09 de junho de 2009, no seu Artigo 4º estipula que compete ao Coordenador da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis:

- Elevar para o nível dois, informando ao Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, à Marinha do Brasil, à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a alteração do nível de proteção das instalações

portuárias, convocando imediatamente os membros da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis;

- Propor ao Gabinete de Segurança Institucional, informando à Marinha do Brasil, à Secretaria Especial de Portos e à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a alteração para o nível três de proteção das instalações portuárias;
- Coordenar as medidas de proteção adicionais, correspondentes ao nível dois de proteção, nas instalações portuárias;
- Fixar o período de vigência das medidas adicionais relativas ao nível dois de proteção das instalações portuárias; e
- Monitorar os níveis de proteção vigentes nas instalações portuárias.

Determina também que o Coordenador da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis será responsável pela coordenação das medidas de proteção nas instalações portuárias, quando estas estiverem operando no nível dois de proteção, competindo ao comandante de cada navio a implementação das medidas correspondentes a bordo.

E finalmente que as medidas de proteção para o nível dois serão adotadas pelos vários órgãos representados na Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis com atuação na área, conforme suas atribuições constitucionais e na forma estabelecida nos planos operacionais.

Assim como a Diretoria de Portos e Costas, a CONPORTOS conta com as Organizações de Segurança, que são empresas, devidamente cadastradas e certificadas pela CONPORTOS, autorizadas a realizarem os estudos de Avaliação das Instalações Portuárias e elaboração dos Planos de Segurança Portuária, regulamentadas através da Resolução do Ministério da Justiça Nº 4, de 27 de julho de 2003.

A estrutura criada pelo Ministério da Justiça conta ainda com o NEPOM (Figura 14) – Núcleo Especial de Polícia Marítima, órgão subordinado ao departamento de Polícia Federal, que foi regulamentado através da Instrução Normativa do Departamento de Polícia Federal Nº002, de 05 de agosto de 1999, e tem como finalidade (NEPOM, 2014):

- Prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro;
- Prevenir e reprimir os crimes de competência do DPF praticados na área portuária, adjacências e no mar territorial brasileiro, incluindo o tráfico de armas de fogo, de pessoas, armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, o terrorismo, por via aquática e outros crimes praticados no âmbito marítimo que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;

- Executar a fiscalização de migração de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo das embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento do Estatuto do Estrangeiro, nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observando-se o recolhimento das taxas devidas;
- Expedir o passe de entrada e de passe de saída para a embarcação devidamente fiscalizada em cada porto;
- Manter uma central de comunicação com rádio, telefone, fax e "e-mail", operando 24 horas, para receber denúncias da prática de ilícitos de competência do DPF nos portos e mar territorial e, conforme o caso, adotar as medidas pertinentes;
- Policiar a área portuária, mediante o patrulhamento sistemático marítimo e terrestre.



Figura 15: Núcleo Especial de Polícia Marítima

Fonte: DPF

## 2.5 - O GABINETE DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

O Gabinete de Segurança Institucional, órgão essencial da Presidência da República, tem como área de competência os seguintes assuntos (GSI, 2014):

- Assistência direta e imediata ao Presidente da República no desempenho de suas atribuições;
- Prevenção da ocorrência e articulação do gerenciamento de crises, em caso de grave e iminente ameaça à estabilidade institucional;
- Assessoramento pessoal ao Presidente da República em assuntos militares e de segurança;
- Coordenação das atividades de inteligência federal e de segurança da informação;
- Segurança pessoal do Chefe de Estado, do Vice-Presidente da República e dos respectivos familiares, dos titulares dos órgãos essenciais da Presidência da República e de outras autoridades ou personalidades quando determinado pelo Presidente da República, assegurado o exercício do poder de polícia; e
- Segurança dos palácios presidenciais e das residências do Presidente da República e do Vice-Presidente da República, assegurado o exercício do poder de polícia.

Compete, ainda, ao Gabinete de Segurança Institucional:

- Executar as atividades permanentes, técnicas e de apoio administrativo, necessárias ao exercício da competência do Conselho de Defesa Nacional - CDN, de conformidade com o disposto na Lei nº 8.183, de 11 de abril de 1991;
- Exercer as atividades de Secretaria Executiva da Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional, do Conselho de Governo, de conformidade com regulamentação específica; e
- Exercer as atividades de Órgão Central do Sistema de Proteção ao Programa Nuclear Brasileiro - SIPRON.

O Decreto 6.869, de 04 de junho 2009, no seu Artigo 6º estipula a competência do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República:

- Determinar a alteração para o nível três de proteção dos navios de bandeira brasileira e das instalações portuárias, quando julgar necessário;
- Comunicar ao Presidente da República, quando julgado conveniente, a ocorrência de incidente de proteção em navios na região de busca e salvamento marítimo brasileira ou nas bacias Amazônica e Paraguai/Paraná; e
- Monitorar os níveis de proteção vigentes nas instalações portuárias e nos navios de bandeira brasileira.

Determina ainda que o Gabinete de Segurança Institucional será o responsável pela coordenação das medidas de proteção para serem cumpridas nas instalações portuárias, quando estas estiverem operando no nível três de proteção, competindo ao comandante de cada navio a implementação das medidas correspondentes a bordo.

E que quando as instalações portuárias estiverem em nível três de proteção, será constituído colegiado formado por representantes dos Ministérios da Defesa, da Justiça, das Relações Exteriores, da Fazenda, dos Transportes, da Secretaria Especial de Portos, da Casa Civil da Presidência da República e do Gabinete de Segurança Institucional, sob a coordenação deste último, com as seguintes atribuições:

- Articular as ações de caráter político estratégico;
- Coordenar junto ao Ministério das Relações Exteriores solicitações relativas às medidas de proteção envolvendo países estrangeiros;
- Centralizar a comunicação social, de modo a divulgar adequadamente, antecipando-se a possível repercussão nacional e internacional;
- Orientar as ações do comando operacional local na execução das medidas de proteção específicas correspondentes ao nível três de proteção, nas instalações portuárias;
- Fixar o período de vigência das medidas adicionais relativas ao nível três de proteção das instalações portuárias;
- Prover apoio de informações à autoridade responsável pelo controle operacional na área portuária e meios adicionais, de acordo com a evolução do “incidente de proteção”; e
- Comunicar ao Presidente da República a ocorrência de incidente de proteção do nível três, com manifestação fundamentada acerca da necessidade ou não de emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, e se estão presentes os requisitos dispostos na Lei Complementar no 97, de 1999.

E finalmente que as medidas de proteção específicas para o nível três serão adotadas pelos órgãos representados na Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis com atuação na área, conforme suas atribuições constitucionais e na forma estabelecida nos planos operacionais.



Figura 16: Sede do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, em Brasília

Fonte: GSI-PR

### 3 ELABORAÇÃO DO PLANO DE PROTEÇÃO

#### 3.1- PLANO DE PROTEÇÃO DO NAVIO

Como bem definido na parte A do ISPS CODE, a proteção do navio são os requisitos que deverão ser cumpridos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes. Para isso, não só os Navios como também as Companhias de Navegação necessitam executar uma séria de medidas (ISPS CODE, 2014).

Primeiramente as Companhias de Navegação deverão designar um Funcionário de Proteção da Companhia (CSO – *Company Security Officer*), que deverá garantir que será feita uma avaliação de proteção do navio, e a partir desta avaliação, seja elaborado o Plano de Proteção do Navio, que deverá ser levado para aprovação e posteriormente ser mantido e executado corretamente pelo pessoal do Navio (ISPS CODE-2014).

O Funcionário de Proteção da Companhia irá atuar juntamente com o Comandante do Navio e o Oficial de Proteção do Navio (SSO – *Ship Security Officer*) nos assuntos referentes ao Navio; irá fazer a ligação entre os funcionários de proteção das instalações portuárias com o Oficial de Proteção do Navio, sempre que necessário, e também irá atuar junto das organizações de proteção reconhecidas, que geralmente são as Sociedades Classificadoras, no que se refere à Verificação e Certificação do Navio (ISOS CODE, 2014).

Primeiramente a Companhia deverá contratar a consultoria de uma Organização de Proteção Reconhecida, que irá executar uma Avaliação de Proteção e posteriormente confeccionar um Plano de Proteção do Navio, que deverá levar em consideração as características do navio, equipamentos instalados e pontos vulneráveis, e assim estipular as ações a serem realizadas a fim de garantir a Proteção do Navio (PALHAS, 2014).


Para obtenção da certificação o primeiro passo é submeter a Avaliação de Proteção e o Plano de Proteção para aprovação de uma Organização de Proteção Reconhecida (RSO) autorizada pelo Governo Contratante para realizar a aprovação. No Brasil, as Sociedades Classificadoras. Após a aprovação da Avaliação e do Plano de Proteção, o mesmo deverá ser implementado. Após a implementação e a certeza do atendimento do plano na íntegra, uma VERIFICAÇÃO INICIAL deverá ser solicitada a Classificadora que aprovou o Plano de Proteção do Navio. Essa verificação deverá ser conduzida por um representante da Sociedade Classificadora, e tem como objetivo verificar se o plano foi devidamente implementado, se os equipamentos de proteção estão instalados e em funcionamento e se o pessoal conhece e está



treinado de acordo com o conteúdo do plano. Sendo atendidos os requisitos acima, será concedida a certificação ao Navio (PALHAS, 2014).

O Certificado Internacional de Proteção do Navio (Figura 17) tem validade de cinco anos, e durante este período será necessário executar uma VERIFICAÇÃO INTERMEDIÁRIA, que deverá ser realizada entre o segundo e terceiro ano de vigência do Plano, com a finalidade de verificar a manutenção do Plano de Proteção (PALHAS, 2014).

Passados os cinco anos será realizada uma VERIFICAÇÃO DE RENOVAÇÃO, que seguirá os mesmos padrões anteriores (PALHAS, 2014).



**INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**  
 No RTD0/PKL/20050610101702  
 Issued under the provisions of the  
**INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS  
 AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)**  
 under the authority of the Government of  
**ANTIGUA AND BARBUDA**  
 By BUREAU VERITAS

Name of Ship	Distinctive number or letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
LAYLA 32U862	V2YX9	ST JOHN'S	1010	7420936

Name and Address of the Company	Ship Type
LAYLA SHIPPING LTD. Dijkweg 21 9905 TD HOLWIERDE NETHERLANDS	Other cargo ship


**THIS IS TO CERTIFY THAT :**

1. the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code;
3. the ship is provided with an approved Ship Security Plan.


Date of initial verification on which the certificate is based : 7 June 2005

This Certificate is valid until **6 June 2010**,  
 subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at **Rotterdam**, on the **12 August 2005**



BUREAU VERITAS



Philip Schrijver  
By Order of the Secretary

Figura 17: Certificado Internacional de Proteção do Navio.

Fonte: PALHAS

### 3.2 PLANO DE PROTEÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

É um plano elaborado para garantir a aplicação de medidas criadas para proteger instalações portuárias e navios, pessoas, cargas, unidades de transporte de cargas e provisões do navio dentro da instalação portuária dos riscos de um incidente de proteção (ISPS CODE, 2014).

Um plano de proteção das instalações portuárias, adequado para a interface navio/porto, deverá ser elaborado e mantido, com base em uma avaliação de proteção das instalações portuárias, para cada instalação portuária. O plano deverá incluir disposições relativas aos três níveis de proteção (ISPS CODE, 2014).

Na Instalação Portuária existe o Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias (PFSO – *Port Facility Security Officer*), que é a pessoa designada como responsável pelo desenvolvimento, implementação, revisão e manutenção do Plano de Proteção das Instalações portuárias e pela ligação com os Oficiais de Proteção do Navio e os Funcionários de Proteção da Companhia (ISPS CODE, 2014).

Para o desenvolvimento do Plano de Proteção das Instalações Portuárias, primeiramente contrata-se a consultoria de uma Organização de Proteção Reconhecida, devidamente cadastrada e certificada pela CONPORTOS, que realizará uma Avaliação da Proteção das Instalações Portuárias. A Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias constitui-se fundamentalmente da análise de riscos de todos os aspectos relativos à operação e às instalações portuárias, a fim de determinar quais partes delas são mais suscetíveis e mais prováveis quanto a ocorrências de ameaças, ataques ou de atos ilícitos (CONPORTOS, 2014).

A Avaliação será recebida e apreciada pela CESPOTOS e encaminhada para aprovação pela CONPORTOS, após aprovação da Avaliação será encaminhado à CESPOTOS o Plano de Proteção, para apreciação e em seguida encaminhado à CONPORTOS para aprovação final. A CESPOTOS promove então a verificação da implementação das ações previstas nos Planos de Segurança Pública Portuária aprovados pela CONPORTOS, das instalações de sua respectiva circunscrição, objetivando a emissão da Declaração de Cumprimento (Figura 18). Concluindo assim a certificação relativa às diretrizes e normas regidas pelo ISPS CODE (CONPORTOS, 2014).



**COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS**  
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, MINISTÉRIO DA DEFESA - MARINHA DO BRASIL  
MINISTÉRIO DA FAZENDA - MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES E MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

O Presidente da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS, no uso de suas atribuições, conferidas pelo Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, expede a presente

*DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO nº 154/2007,*

conforme Deliberação nº 119/2007 - CONPORTOS, de 09 de março de 2007, publicada no DOU de 14 de março de 2007, à COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA – CNPJ: 84.208.123/0001-02, situada na Avenida Presidente Vargas, s/nº - Centro - Imbituba - Estado de Santa Catarina, por implementar o Plano de Segurança Pública Portuária e cumprir com as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - ISPS Code, estando a instalação habilitada para operar com navios graneleiros, porta-contêineres e de carga geral, empregados no tráfego marítimo internacional.

Esta Declaração é válida até 14 de março de 2012, sujeitando-se ao especificado no verso deste documento.

Brasília, 19 de março de 2007.

  
**LUIZ FERNANDO CORRÊA**  
Secretário Nacional de Segurança Pública  
Presidente da CONPORTOS

Figura 18: Declaração de Cumprimento.

Fonte: PALHAS

## 4 AUTONOMIA DA EMBARCAÇÃO E CONTROLE DE ACESSO

### 4.1 A AUTONOMIA DA EMBARCAÇÃO

As embarcações Brasileiras estão sujeitas às Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAN). A NORMAN 13-DPC dispõe sobre as Atribuições do Comandante a bordo das Embarcações Mercantes Nacionais e Penalidades. Em seu Capítulo 4 confere ao Comandante a autoridade máxima a bordo e determina, entre outras coisas, a organização do serviço de bordo (DPC, 2014).

Sendo assim compete ao Comandante então, quando o navio estiver atracado em um Porto que forneça as condições, autorizar o ingresso a bordo e a saída de bordo de qualquer tripulante, passageiro ou prestador de serviço, conforme a sua organização.

### 4.2 O CONTROLE DE ACESSO

As Instalações Portuárias (Figura 19) tem a obrigação de seguir todas as determinações do Plano de Proteção da Instalação Portuária. E é parte fundamental efetuar o controle de acesso ao Terminal, garantindo assim a integridade de seus funcionários, das cargas armazenadas e suas instalações. Toda embarcação que estiver atracada, estando operando ou não, necessita enviar à Administração do Porto uma relação das pessoas autorizadas a transitarem em suas instalações. Todas pessoas relacionadas deverão atender as exigências do Porto no que diz respeito a identificação e normas de comportamento. As Instalações Portuárias devem proporcionar às pessoas uma forma segura de locomoção. Esta forma segura precisa estar disponível durante todo o período em que as embarcações estiverem atracadas, pois restringir esta locomoção pode interferir na organização do serviço das embarcações.

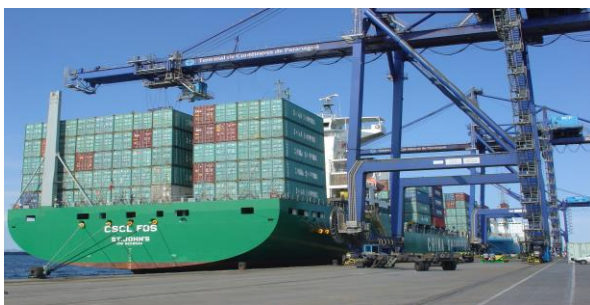


Figura 19: Instalação Portuária

Fonte: SEP/PR

## CONCLUSÃO

Em resposta à indignação e estarem gerados pelo aumento da sensação de vulnerabilidade, causados pela escalada do terrorismo, juntamente com a constatação do dano potencial que as embarcações e instalações portuárias podem causar à população e economia de uma região atacada, a Comunidade Internacional, representada pela IMO, elaborou e aprovou uma série de medidas visando a melhoria da proteção desses pontos potencialmente vulneráveis e danosos.

Surgiu assim o ISPS CODE, que em seu preâmbulo, faz menção que os estudos realizados pela Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima tomaram o cuidado de verificar a compatibilidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Padrões de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW), 1978 e com o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM).

E ainda cita que nada deverá ser interpretado ou aplicado de maneira inconsistente com o respeito aos direitos fundamentais e liberdades previstos em instrumentos internacionais, especialmente os direitos relativos a trabalhadores marítimos e refugiados, incluindo a Declaração dos Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho.

E principalmente determina que, ao aprovar os planos de proteção de navios e instalações portuárias, os Governos Contratantes deverão ter consciência do fato de que o pessoal de bordo vive e trabalha no navio e necessita de licença em terra e de acesso a instalações para o bem estar do marítimo, incluindo assistência médica (ISPS, 2014).

A Convenção sobre Trabalho Marítimo, da Organização Internacional do Trabalho, no seu artigo IV, que dispõe sobre os direitos no emprego e direitos sociais da Gente do Mar, determina que (OIT, 2014):

- Toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança;
- Tem direito a condições justas de emprego;
- Tem direito a condições decentes de trabalho a bordo e de vida a bordo e
- Tem direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.

Toda embarcação possui o seu Plano Internacional de Proteção de Navio e sendo assim, necessita cumprir todos os procedimentos exigidos para manter a proteção do navio, independentemente do nível de proteção em que se esteja operando. As embarcações possuem

ainda uma série de outras Normas e Convenções que regem todas as atividades, serviços e procedimentos executados a bordo. Todas essas Normas e Convenções visam essencialmente a segurança das pessoas a bordo, da carga que transporta e dos equipamentos instalados.

E sendo de pleno conhecimento que todas as Leis são desenvolvidas levando-se em consideração os Direitos Fundamentais das pessoas que operam as embarcações, é responsabilidade de todos os envolvidos no transporte marítimo o respeito mútuo desses Direitos.

O Comandante é a autoridade máxima da embarcação e cabe a ele cumprir e fazer cumprir, pela sua tripulação, todas Normas e Convenções a que a embarcação está sujeita. E sendo a autoridade máxima, cabe ao Comandante autorizar o ingresso e a saída de bordo de toda e qualquer pessoa, seja tripulante, passageiro ou prestador de serviço. Uma dessas normas determina também que o Comandante é responsável pela organização do serviço de bordo.

Todas Instalações Portuárias devem cumprir o que determina o Plano de Proteção de Instalação Portuária, desta forma devem controlar o acesso às Instalações tanto das pessoas como das cargas. E devem também monitorar e garantir a integridade das pessoas que trabalham e transitam no interior das Instalações. Para que o controle de acesso seja realizado corretamente, necessita que as embarcações enviem uma relação de todas as pessoas que estão autorizadas a ingressar e sair de bordo. Todas as pessoas autorizadas a transitarem no interior das Instalações Portuárias devem cumprir as normas internas.

Faz-se notar que as interpretações erradas às normas e diretrizes estipuladas pelo ISPS CODE no que se refere ao acesso e saída de bordo pelas pessoas autorizadas acontecem quando os Planos de Proteção das Instalações Portuárias não são elaborados de maneira apropriada, ou quando as Instalações Portuárias não executam o Plano na íntegra, deixando de levar em consideração a autonomia do Comandante de organizar o serviço de bordo, ou seja, estipulando horários para que as pessoas autorizadas possam sair ou retornar para bordo e também quando não propiciam condições seguras de locomoção no interior de suas instalações.

Para que essas irregularidades possam diminuir é essencial que todas as pessoas envolvidas com a proteção dos Navios e Instalações Portuárias tenham o conhecimento dos Direitos Fundamentais dos trabalhadores marítimos. Em vista disso é de relevante importância que os Funcionários de Proteção da Companhia sejam sempre informados das

irregularidades notadas pelos Comandantes e Oficiais de Proteção do Navio, para que sejam tomadas as medidas necessárias junto à Administração Portuária.

É de grande importância que os integrantes da CONPORTOS, CESPOTOS e todas as Organizações de Proteção Reconhecidas, que são os órgãos envolvidos na elaboração ou renovação dos Planos de Proteção de Instalações Portuárias, se atenham a todos os detalhes contidos no Preâmbulo do ISPS CODE, para que não se deixe de observar todos os Direitos Fundamentais dos trabalhadores marítimos. E assim, que na elaboração de Planos de Proteção de Instalações Portuárias recomendem sempre a implementação e a utilização de um mecanismo que garanta o acesso e a saída de bordo, de maneira segura e durante todo o período em que a embarcação estiver atracada, de todas as pessoas autorizadas, desde que atendam às exigências do Porto.

## 6 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASILESCOLA. O Brasil é um país com dimensões continentais. Disponível em: <<http://www.brasilescola.com/brasil/brasil-pais-ou-continente.htm>> Acesso em: 20/09/2014.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/Instalacoes\\_Portuarias.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/Instalacoes_Portuarias.asp)> Acesso em: 20/09/2014.

SEP/PR. Secretaria de Portos da Presidência da República. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>> Acesso em: 20/09/2014.

SIMIONI, Alexandre A. C. - Terrorismo Marítimo. Artigo da Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, v.17, n.2 p. 167-197, jul/dez 2011.

UOL. Disponível em: <<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/noticias/6827/conteudo+opera.shtml>> Acesso em: 15/09/2014.

TERRA. Atentado ao voo 103 Boeing 747 da Pan Am. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/mundo/europa/atentado-contr-a-aviao-da-pan-am-fez-chover-fogo-em-lockerbie,d36bfa2aa9aea310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>> Acesso em 15/09/2014.

CCA-IMO. Comissão Coordenadora dos Assuntos da Imo. Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/quem\\_somos/quem\\_somos](https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/quem_somos/quem_somos)> Acesso em: 02/08/2014.

SOLAS. Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes)> Acesso em: 02/08/2014.

ISPS CODE. Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias. Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/codigos/isps](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/codigos/isps)> Acesso em: 02/08/2014.

PALHAS. Material didático do curso Especial para Oficial de Proteção de Navio, ministrado pelo Professor CMG Palhas – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, 2014.

CONPORTOS. Regimento Interno e Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Disponível em: <<http://www.abtp.org.br/site/seguranca-portuaria-resolucoes-conportos.php>> Acesso em: 23/09/2014.

GSI. Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República. Disponível em: <<http://www.gsi.gov.br/sobre/intro>> Acesso em 25/09/2014.

DPC. Diretoria de Portos e Costas, Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/normas/normam>> Acesso em 25/09/2014.



OIT. Convenção sobre Trabalho Marítimo. Disponível em:  
<<http://www.oitbrasil.org.br/content/conven%C3%A7%C3%A3o-sobre-trabalho-mar%C3%ADtimo>> Acesso em: 29/09/2014.