

**MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
CURSO DE FORMAÇÃO DE AQUAVIÁRIOS
(CFAQ I-M)**

**CONSCIENTIZAÇÃO
SOBRE PROTEÇÃO DE NAVIO
CPN-001**

1ª edição
Rio de Janeiro
2013

© 2013 direitos reservados à Diretoria de Portos e Costas

Autor: Carlos Eduardo Gutschow **Palhas**

Revisão Pedagógica:

Revisão ortográfica:

Diagramação/Digitação: Invenio Design

Coordenação Geral:

_____ exemplares

Diretoria de Portos e Costas
Rua Teófilo Otoni, n. 4 – Centro
Rio de Janeiro, RJ
20090-070
<http://www.dpc.mar.mil.br>
secom@dpc.mar.mil.br

Depósito legal na Biblioteca Nacional conforme Decreto nº 1825, de 20 de dezembro de 1907
IMPRESSO NO BRASIL / PRINTED IN BRAZIL

APRESENTAÇÃO

Este Módulo foi elaborado levando-se em consideração o cumprimento das medidas estabelecidas no plano de proteção do navio (SSP), em conformidade com os requisitos do Capítulo XI-2 da SOLAS-74 como alterado, o Código ISPS, e a Seção A-VI/6 da Convenção e respectivo Código STCW-78M COMO EMENDAÇÃO, Manila 2010.

O conteúdo desta disciplina tem por objetivo proporcionar ao aluno conhecimentos básicos que serão aplicados no dia-a-dia de suas atividades marinheiras.

Procure tirar maior proveito de todas as informações contidas aqui e transformá-las em conhecimento e aprendizagem significativa, não só em suas atividades laborais como em seu cotidiano.

Lembre-se que estudar requer disciplina, determinação e enriquece o conhecimento humano.

Bom estudo!

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

UNIDADE 1 – INTRODUÇÃO	7
1.1 AS AMEAÇAS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS.....	8
1.2 AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PORTOS/NAVIOS	9
UNIDADE 2 - POLÍTICA DE PROTEÇÃO MARÍTIMA	11
2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS, CÓDIGOS E RECOMENDAÇÕES	11
2.2 LEGISLAÇÃO E REGULAMENTOS GOVERNAMENTAIS RELEVANTES	12
2.2.1 Para os navios	12
2.2.2 Para os portos	12
2.3 DEFINIÇÕES E SIGLAS DOS PRINCIPAIS E TERMOS E EXPRESSÕES EMPREGADAS EM PRÁTICA MARÍTIMA	13
2.4 MANUSEIO DE INFORMAÇÕES SIGILOSAS RELACIONADAS À PROTEÇÃO E COMUNICAÇÕES	14
UNIDADE 3 - RESPONSABILIDADES SOBRE PROTEÇÃO	17
3.1 OS GOVERNOS CONTRATANTES	17
3.2 AS ORGANIZAÇÕES DE PROTEÇÃO RECONHECIDAS (RSO)	17
3.3 A COMPANHIA	17
3.4 OS NAVIOS	18
3.5 AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.....	18
3.6 O OFICIAL DE PROTEÇÃO DO NAVIO (SSO/OPN)	19
3.7 O COORDENADOR DE PROTEÇÃO DA COMPANHIA (CSO/CPC)	19
3.8 O FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS/ SUPERVISOR DE SEGURANÇA PORTUÁRIA (PFSO/SSP)	20
3.9 OS TRIPULANTES COM TAREFAS RELACIONADAS À PROTEÇÃO	21
3.10 PESSOAL DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS COM FUNÇÕES ESPECÍFICAS DE PROTEÇÃO.....	21
3.11 OUTRAS PESSOAS	21
UNIDADE 4 - AVALIAÇÃO DE PROTEÇÃO DO NAVIO	23
4.1 FERRAMENTAS DE AVALIAÇÃO.....	23
4.2 INSPEÇÕES DE PROTEÇÃO.....	24
UNIDADE 5 - EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO	25
5.1 EQUIPAMENTOS E SISTEMAS DE PROTEÇÃO	25
5.1.1 Sistema de Alerta de Proteção do Navio (SSAS)	25
5.1.2 Equipamentos de comunicação	25

5.1.3	Sistema de iluminação	26
5.2	LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE EQUIPAMENTOS E SISTEMAS	27
5.3	TESTES, CALIBRAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS..	27
UNIDADE 6 - IDENTIFICAÇÃO DE AMEAÇAS, RECONHECIMENTO E RESPOSTA.....		29
6.1	RECONHECIMENTO E DETECÇÃO DE ARMAS, SUBSTÂNCIAS E DISPOSITIVOS PERIGOSOS	32
6.2	MÉTODOS DE BUSCAS FÍSICAS E INSPEÇÕES NÃO REALIZADAS À FORÇA ..	35
6.2.1	Revista de Pessoas	35
6.2.2	Revista de Bagagens	35
6.3	A IMPLEMENTAÇÃO E COORDENAÇÃO DE BUSCAS	36
6.4	RECONHECIMENTO, EM BASE NÃO DISCRIMINATÓRIA, DE PESSOAS QUE PODERIAM COLOCAR EM RISCO A PROTEÇÃO	37
6.5	TÉCNICAS UTILIZADAS PARA CONTORNAR MEDIDAS DE PROTEÇÃO.....	38
6.6	GESTÃO DE MULTIDÕES E TÉCNICAS DE CONTROLE.....	39
UNIDADE 7 - AÇÕES DE PROTEÇÃO DE NAVIOS		41
7.1	AÇÕES NECESSÁRIAS PARA OS DIFERENTES NÍVEIS DE PROTEÇÃO	41
7.2	A MANUTENÇÃO DA PROTEÇÃO NA INTERFACE NAVIO/PORTO	43
7.3	FAMILIARIZAÇÃO COM A DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO (DOS)	43
7.4	RELATANDO OS INCIDENTES DE PROTEÇÃO.....	44
7.5	EXECUÇÃO DE MEDIDAS DE PROTEÇÃO	44
UNIDADE 8 - PREPARAÇÃO PARA EMERGÊNCIAS, TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS		47
8.1	EXECUÇÃO DE PLANOS DE CONTINGÊNCIA	47
8.1.1	Em caso de Pirataria e Ataques Armados	47
8.1.2	Em caso de Terrorismo e Seqüestro	48
8.1.3	Ameaça de bomba ou alarmes falsos.....	49
8.1.4	Ameaça de bomba por telefone	49
8.1.5	Busca por bomba	50
8.1.6	Medidas de proteção antissequestro	51
8.2	TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS	51
UNIDADE 9 - GERENCIAMENTO DE PROTEÇÃO		53
9.1	DOCUMENTAÇÃO E REGISTROS	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS		55

UNIDADE 1

INTRODUÇÃO

O cenário mundial não é nada animador. As estatísticas apresentaram um crescimento do número de casos de pirataria, roubo armado, contrabandos em geral e bandidagem, no mar e nos portos.

O ataque ao World Trade Center, em 11 de Setembro de 2001, pode ser considerado como o acontecimento no qual a comunidade internacional se deu conta, principalmente os Estados Unidos da América, da necessidade de serem tomadas ações eficazes e conjuntas para deter não só o terrorismo, mas qualquer ameaça, no nosso caso em particular, aos navios e aos portos.



Figura 1: Atentado ao World Trade Center .

Fonte: Internet.

Dessa forma surgiu a necessidade da criação do Código ISPS, com o objetivo de padronizar e tornar rotineiras as ações de proteção a serem tomadas na interação envolvendo navio/porto e navio/navio.

Vários ataques realizados contra navios mercantes reforçaram ainda mais a necessidade de serem estabelecidas medidas de proteção como o código ISPS, entre outros, podemos citar: o ataque ao navio de passageiros italiano Achille Lauro, em 1985, o sequestro do navio japonês Alondra Raibow em 1999, o ataque com botes bomba suicidas contra o destroyer norte americano USS Cole em 2000 e contra o navio tanque frances Limburg em 2002, o seqüestro do navio americano Maersk ALABAMA em 2009 e diversos outros ataques em sequência que demonstram o alto nível de ameaças contra o comercio marítimo em todo o mundo e principalmente no litoral da África (Somália, golfo de Aden, Nigéria) e proximidades de Singapura (estreito de Málaca).



Figura 2: USS – Cole após o ataque suicida.
Fonte: internet.

Proporcionar o conhecimento necessário aos marítimos para exercerem funções de proteção ou cumprirem as medidas estabelecidas no plano de proteção do navio (SSP) em conformidade com os requisitos do código ISPS.

1.1 AS AMEAÇAS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

As atuais ameaças ao transporte marítimo são:

Pirataria e assaltos armados, terrorismo, contrabando, roubo de cargas e danos colaterais.



Figura 3: ato de pirataria, contrabando.
Fonte: internet.

A Pirataria vem ocorrendo em alto mar, como nos ataques que atualmente estão ocorrendo na costa da Somália, no golfo de Aden e proximidades do porto de Singapura, no estreito de Málaca e os Assaltos armados são os que ocorrem em áreas portuárias.

O Terrorismo usualmente envolve violência ou ameaça de violência por grupos extremistas radicais que estão buscando obter determinados objetivos políticos. Os terroristas regularmente estão operando em conexão com causas religiosas e utilizam táticas como o emprego de bombas deixadas nos locais objetivos ou através de ataques suicidas, por meio de ameaças de bombas e/ou sequestro do navio.

O Contrabando é uma atividade criminosa que pode resultar em sérios prejuízos financeiros e legais ao Armador e tripulação do navio. Os contrabandos mais comuns atualmente são as drogas e armas que podem ser escondidas nos mais diversos locais de bordo ou disfarçadas no meio da carga transportada.

O Roubo de Cargas é um problema antigo vivido pelo transporte marítimo e continua a infligir danos materiais e financeiros. Apesar de normalmente não ser de caráter violento ou político, esse assunto continua com risco alto na indústria marítima atual.

Os Danos Colaterais são aqueles que ocorrem em decorrência de incêndios, explosões ou resultados de ataques provocam danos em outros navios ou instalações portuárias.

1.2 AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PORTOS/NAVIOS

A operação portuária pode ser definida como o conjunto de todas as operações para realizar a passagem da mercadoria desde o transporte marítimo, ou seja, o navio, até o transporte terrestre e vice-versa. O objetivo da operação portuária é sempre de buscar a maior eficiência e eficácia, minimizando os custos de transporte e armazenagem, e aumentando o fluxo de carga em um determinado período.

Cerca de noventa e cinco por cento do comércio internacional é realizado por via marítima. A maior parte da produção industrial mundial é transportada via canais multimodais, padronizados para transportar contêineres, cuja via marítima são os navios portas-contêiner.



Figura 4: Operação portuária.

Fonte: internet.

Os contratos geralmente são intermediados por agentes chamados "Brokers", que operam numa espécie de bolsa, sediada em Londres, e que recebem uma porcentagem do valor do contrato.

Os portos se interligam com as indústrias exportadoras e com os destinatários das diversas cargas através de uma rede de rodovias e ferrovias que chegam até suas instalações possibilitando a continuidade dessa frenética e pujante atividade comercial.

UNIDADE 2

POLÍTICA DE PROTEÇÃO MARÍTIMA

2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS, CÓDIGOS E RECOMENDAÇÕES

A legislação internacional está baseada em convenções e resoluções da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização Marítima Internacional (IMO) em relação a proteção marítima, dentre elas:

1982	Convenção sobre o Direito do Mar (Montego Bay) – adoção pela primeira vez do termo “PIRATARIA”;
1988	Convenção para a Repressão a Atos Ilícitos (Supression of Unlawful Acts – SUA) – Adoção de ações judiciais, a fim de reprimir atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima e protocolo para a repressão de atos ilícitos contra a segurança de plataformas fixas situadas na plataforma continental;
2002	Conferência Diplomática para a Proteção Marítima introduz modificações na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS): Capítulo V - Regra 19 – estabeleceu o Sistema de Identificação Automática – AIS; Capítulo XI-1 - Regra 3 – estabeleceu o número de Identificação do Navio e a Regra 5 - estabeleceu o Registro Contínuo de Dados (RCD); Capítulo XI-2 – Regra 6 – estabeleceu o Sistema de Alerta de Proteção do Navio (SSAS), a adoção do código ISPS, e; Regra 9.1 – estabeleceu o controle de navios no porto – limitado à verificação da existência de um Certificado Internacional de Proteção do Navio.

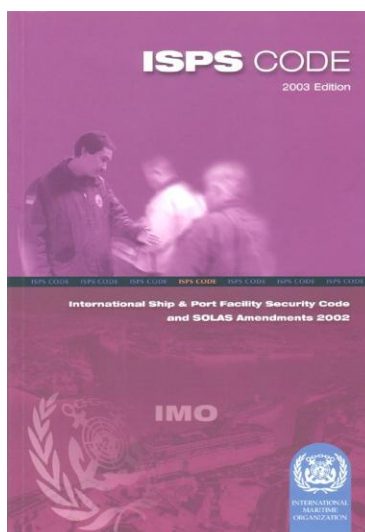


Figura 5: Capa de publicação do Código ISPS.

2.2 LEGISLAÇÃO E REGULAMENTOS GOVERNAMENTAIS RELEVANTES

2.2.1 Para os navios

- NORMAM-01, capítulo 2, Seção V, trata do Registro Contínuo de Dados (RCD). No capítulo 16, traz diretrizes específicas do código ISPS;
- Circular n. 5/2006 que dispõe sobre o Sistema de Alerta de Proteção do Navio (SSAS); e,
- NORMAM 08 em seu anexo 1-C dispõe sobre o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT).

2.2.2 Para os portos

Uma série de resoluções emitidas pela CONPORTOS (Comissão Nacional de Segurança nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis) normatiza o código ISPS nos portos brasileiros através de várias resoluções.

A CONPORTOS é integrada por um representante de cada Ministério a seguir indicado:

- a. Da justiça, que a preside;
- b. Da Defesa (Comando da Marinha);
- c. Da fazenda;
- d. Das Relações Exteriores; e
- e. Dos Transportes.

Entre as resoluções da CONPORTOS destaca-se a resolução n. 002 de 02/12/2002, a qual aprovou o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária (PNSP), que objetiva aperfeiçoar o sistema de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, visando reprimir e prevenir o crime e a impunidade, aumentando a segurança e a tranquilidade dos mesmos.

Além disso, ainda procura estabelecer medidas integradas, aperfeiçoando a atuação dos órgãos e instituições voltadas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, sob supervisão das Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CESPOTOS, que são compostas, no mínimo, por um representante dos seguintes órgãos:

- a. Departamento de Polícia Federal, responsável pela coordenação;
- b. Capitania dos Portos;
- c. Secretaria da Receita Federal;
- d. Administração Portuária; e
- e. Governo do Estado.

O PNSP registra no seu escopo as competências de cada um de seus componentes e estabelece os seguintes compromissos:

- Combate ao narcotráfico e ao crime organizado nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Controlar a entrada e saída de armas no país;

- Reprimir o roubo e furto de cargas;
- Utilizar subsistema de inteligência de segurança pública;

A instrução normativa n. 2 do Departamento de Polícia Federal estabeleceu a competência da Polícia Federal, por meio dos NEPOM (Núcleos Especiais de Polícia Marítima), para os casos de ameaças de proteção aos navios e suas cargas.

E o Decreto nº 6869 de 04.06.09 do Presidente da República, estabelece as atribuições do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial dos Portos, da CONPORTOS e das CESPORTOS em termos de estabelecimento e monitoramento dos níveis de proteção dos portos e navios brasileiros, da operação da Rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Instalações Portuárias - RACNIP, e das ações a serem seguidas no caso de um incidente de proteção envolvendo a atividade marítima no Brasil.

2.1 DEFINIÇÕES E SIGLAS DOS PRINCIPAIS E TERMOS E EXPRESSÕES EMPREGADAS EM PRÁTICA MARÍTIMA

Ações Antiterrorismo – Medidas defensivas adotadas para reduzir a vulnerabilidade contra ataques terroristas.

Ações Contraterrorismo – Medidas ofensivas adotadas para prevenir, deter e responder aos ataques terroristas.

Administração – Significa o país cuja bandeira o navio está arvorando (SOLAS).

Área do Porto Organizado: compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e área de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto (Lei nº 8630/93).

Autoridade Marítima – Autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores.

Autoridade Portuária – Autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente (Lei nº. 8630/93).

Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias/Supervisor de Segurança Portuário (PFSO) – 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 (SSO) e os Coordenadores de Proteção da Companhia (CSO).

Declaração de Proteção – Significa um acordo celebrado entre o navio e outro navio ou porto para estabelecimento de medidas a serem implementadas para proteger a interface navio-navio ou navio-porto (SOLAS, cap XI-2).

Coordenador de Proteção da Companhia (CSO) – 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 o Funcionário Proteção das Instalações Portuárias (PFSO) e o Oficial de Proteção do Navio (SSO).

Governo Contratante – Autoridade Marítima da Marinha de um determinado país, responsável pela administração do Código ISPS.

Incidente de Proteção – Significa qualquer ato suspeito ou circunstância que ameace ou resulte propositalmente em prejuízo para a instalação portuária, navio ou a interface navio-porto (SOLAS, cap XI-2).

Oficial de Proteção do Navio (SSO) – Significa a pessoa a bordo do navio, subordinada ao Comandante, designado pela Companhia e pelo Oficial de Proteção da Companhia como sendo responsável pela proteção do navio, incluindo a execução e a manutenção do plano da proteção do navio e para a ligação com o oficial de proteção das instalações portuárias.

Organização de Proteção Reconhecida (RSO) – É uma organização especializada em proteção marítima, com conhecimentos adequados de portos e navios, autorizada a conduzir avaliações, auditorias, aprovação ou certificação conforme requerido no Código ISPS (SOLAS XI-2).

Plano de Proteção do Navio – Significa um plano desenvolvido para assegurar a aplicação das medidas a bordo do navio, projetado para proteger pessoas a bordo, carga, unidades de transporte da carga, provisões ou o navio dos riscos de um incidente da proteção.

Registro Contínuo de Dados – Este registro aplica-se às embarcações SOLAS de bandeira brasileira, que efetuem viagens internacionais e deverá ser mantido a bordo e estar disponível para ser inspecionado a qualquer tempo. A emissão do RCD caberá a Diretoria de Portos e Costas, e deverá permanecer a bordo em qualquer das seguintes situações:

- Transferência de bandeira;
- Mudança de proprietário;
- Mudança de afretador; ou;
- Assunção da responsabilidade de operação do navio por outra companhia.

2.4 MANUSEIO DE INFORMAÇÕES SIGILOSAS RELACIONADAS À PROTEÇÃO E COMUNICAÇÕES

Com o objetivo de impedir incidentes de proteção e danos ao navio, as informações sensíveis devem ser controladas e fisicamente protegidas, procedimentos operacionais apropriados devem ser estabelecidos para proteger documentos, mídia magnética (fitas, discos, cassetes), dados de entrada/saída e documentação de sistemas contra danos, roubos e acesso não autorizado:

a) Se não forem mais necessários, os conteúdos existentes em qualquer mídia reutilizável que for removida da companhia/navio devem ser apagados.

b) Deve ser exigida autorização para remover qualquer mídia da companhia/navio e devem ser mantidos os registros de tais remoções.

c) Todas as mídias devem ser armazenadas em um ambiente seguro.

Todos os procedimentos e níveis de autorização devem ser claramente documentados.

Os documentos podem conter várias informações sensíveis e os seguintes controles devem ser considerados para proteger a documentação contra acesso não autorizado:

a) Os documentos devem ser guardados de forma segura.

b) A lista de acesso à documentação sensível deve ser a mais reduzida possível e devidamente autorizada.

c) Documentos mantidos em uma rede pública, ou fornecidos via uma rede pública, devem ser protegidos adequadamente.

UNIDADE 3

RESPONSABILIDADES SOBRE PROTEÇÃO

3.1 OS GOVERNOS CONTRATANTES

- Estabelecer os níveis de proteção aplicáveis:
 - Nível 1 de Proteção, normal;
 - Nível 2 de Proteção, elevado; e
 - Nível 3 de Proteção, excepcional.
- Aprovar avaliações e planos de proteção de instalações portuárias e navios
- Exercer medidas para o controle e cumprimento;
- Testar planos aprovados; e
- Transmitir informações à Organização Marítima Internacional e às indústrias portuárias e de navegação.

3.2 AS ORGANIZAÇÕES DE PROTEÇÃO RECONHECIDAS (RSO)

Os Governos Contratantes poderão autorizar empresas conhecidas como Organizações de Proteção Reconhecidas (RSO) a executar em nome da Administração certas atividades relacionadas à proteção, incluindo:

1. A aprovação das Avaliações e dos Planos de Proteção de Navios;
2. A verificação e certificação do cumprimento pelos navios dos requisitos do capítulo do ISPS; e,
3. A elaboração das Avaliações e dos Planos de Proteção das Instalações Portuárias.

3.3 A COMPANHIA

A Companhia deverá assegurar que seus navios possuam um plano de proteção aprovado e sejam certificados. O plano de proteção do navio deverá incluir uma declaração explícita enfatizando a autoridade do comandante.

A Companhia deverá assegurar que o Coordenador de Proteção da Companhia (CSO), o Comandante e o Oficial de Proteção do Navio (SSO) tenham o apoio necessário para cumprir com as suas obrigações e responsabilidades.

3.4 OS NAVIOS

Os navios deverão cumprir os requisitos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes e cumprir os seus respectivos planos de proteção para prevenir incidentes de proteção:

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

Os navios também deverão manter os registros de suas dez últimas estadias em portos/terminais.

3.5 AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

As instalações portuárias deverão tomar as medidas requeridas pelos níveis de proteção estabelecidos pelo Governo Contratante e cumprir os procedimentos estabelecidos em seus respectivos planos de proteção:

1. Assegurar o desempenho de todas as tarefas relativas à proteção das instalações portuárias;
2. Controlar o acesso às instalações portuárias;
3. Monitorar as instalações portuárias, incluindo áreas de fundeio e atracação;
4. Monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;
5. Supervisionar o manuseio de cargas;
6. Supervisionar o manuseio de provisões do navio; e
7. Assegurar que comunicações de proteção estejam prontamente disponíveis.

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



3.6 O OFICIAL DE PROTEÇÃO DO NAVIO (SSO/OPN)

Um oficial de proteção do navio deverá ser designado para cada navio sendo de sua responsabilidade:

1. Executar inspeções regulares da proteção do navio;
2. Manter e supervisionar a implementação do plano de proteção do navio;
3. Coordenar os aspectos de proteção do manuseio de cargas e de provisões do navio;
4. Propor alterações ao plano de proteção do navio;
5. Reportar ao CSO quaisquer falhas ou irregularidades identificadas em auditorias internas, revisões periódicas, inspeções de proteção e verificações de cumprimento e implementar medidas corretivas;
6. Intensificar a conscientização e vigilância da proteção a bordo;
7. Assegurar que o pessoal de bordo receba o treinamento adequado;
8. Reportar todos os incidentes de proteção;
9. Coordenar a implementação do plano de proteção do navio com o CSO/PFSO, e;
10. Assegurar que os equipamentos de proteção sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos.

3.7 O COORDENADOR DE PROTEÇÃO DA COMPANHIA (CSO/CPC):



Figura 6 - Fonte: internet.

A Companhia deverá indicar uma pessoa como Coordenador de Proteção da Companhia para um ou mais navios, sendo de sua responsabilidade:

1. Aconselhar sobre o nível de ameaças a que o navio está sujeito;
2. Assegurar a execução das avaliações de proteção do navio;
3. Assegurar a elaboração e manutenção do plano de proteção do navio;
4. Assegurar que o plano de proteção do navio seja alterado a fim de corrigir falhas;
5. Organizar auditorias internas e revisões das atividades de proteção;
6. Organizar as verificações iniciais e subsequentes do navio pela Administração ou pela Organização de Proteção Reconhecida;
7. Intensificar a conscientização e vigilância da proteção;
8. Assegurar o treinamento adequado do pessoal do navio;

3.8 O FUNCIONÁRIO DE PROTEÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS/SUPERVISOR DE SEGURANÇA PORTUÁRIA (PFSO/SSP)



Figura 7 - Fonte: internet.

Um Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias/Supervisor de Segurança Portuária (PFSO/SSO) deverá ser designado para cada instalação portuária, podendo ser responsável por uma ou mais instalações portuárias, sendo de sua responsabilidade:

1	Executar uma inspeção inicial completa da proteção da instalação portuária levando em conta a avaliação relevante da proteção das instalações portuárias;
2	Assegurar a elaboração e manutenção do plano de proteção das instalações portuárias;
3	Implementar e executar o plano de proteção das instalações portuárias;
4	Executar inspeções regulares da proteção das instalações portuárias;
5	Recomendar e incorporar, conforme apropriado alterações ao plano de proteção das instalações portuárias a fim de corrigir falhas e atualizar o plano de modo a incluir mudanças relevantes nas instalações portuárias;
6	Intensificar a conscientização e a vigilância do pessoal das instalações portuárias;
7	Assegurar o treinamento adequado ao pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias;
8	Reportar-se às autoridades relevantes e manter registros das ocorrências que ameacem a proteção das instalações portuárias;
9	Coordenar a implementação do plano de proteção;
10	Assegurar que os equipamentos de proteção sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos;
11	Assistir aos SSO na verificação da identidade de pessoas que desejem subir a bordo dos navios, quando solicitado.

3.9 OS TRIPULANTES COM TAREFAS RELACIONADAS À PROTEÇÃO

Os tripulantes do navio com deveres específicos relacionados à proteção devem ter conhecimento suficiente e capacidade de executar as tarefas a ele atribuídas, devendo ter conhecimento:

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

3.10 PESSOAL DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS COM FUNÇÕES ESPECÍFICAS DE PROTEÇÃO

O pessoal das instalações portuárias com funções específicas relacionadas com a proteção deve ter conhecimento dos seguintes pontos:

1. Conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
2. Reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
3. Reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
4. Técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;
5. Gestão de multidões e técnicas de controle;
6. Comunicações relacionadas à proteção;
7. Operações dos sistemas e equipamentos de proteção
8. Testes, calibração e manutenção dos sistemas e equipamentos de proteção;
9. Técnicas de inspeção, controle e monitoramento; e
10. Métodos de revista física de pessoas, objetos pessoais, bagagem, carga e provisões do navio.

3.11 OUTRAS PESSOAS

Todas as outras pessoas dos navios ou instalações portuárias devem ter conhecimento e estar familiarizadas com as disposições relevantes dos respectivos planos de proteção (SSP/PFSP).

UNIDADE 4

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 e deverá ser realizada:

- Inicialmente para elaboração de um Plano de Proteção;
- Periodicamente, por prazo estipulado pela Companhia no Plano de Proteção; ou
- Sempre que ocorrer um incidente de proteção ou for detectada falha no sistema.



Figura 8 – Fonte: internet.

As etapas de uma Avaliação de Proteção são as seguintes:

- Identificação do Cenário;
- Resumo da Condição Atual;
- Fraquezas Identificadas;
- Avaliação de Risco; e
- Medidas Corretivas

4.1 FERRAMENTAS DE AVALIAÇÃO

A identificação da ameaça decorre de um processo de análise de informações de inteligência que devem ser adequadamente analisadas e processadas.

Entre outros fatores podemos citar:

- Existência de malfeitores ou de terroristas capacitados;
- Intenção dos terroristas de concretizar a ameaça; e
- Existência de alvos prováveis ou compensadores.



Figura 9 – Fonte: internet.

A vulnerabilidade, para efeitos de proteção marítima deve ser avaliada considerando a facilidade de acesso ao navio e o seu sistema próprio de proteção.

4.2 INSPEÇÕES DE PROTEÇÃO

A avaliação de proteção do navio inicia-se com uma inspeção/vistoria de proteção com os seguintes propósitos:

1. Identificação de medidas, procedimentos e operações existentes de proteção;
2. Identificação e avaliação das operações principais executadas a bordo do navio, as quais são importantes proteger;
3. 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;
4. Identificação de pontos de fraqueza, incluindo fatores humanos, na infraestrutura, planos de ação e procedimentos.

As inspeções deverão considerar os seguintes tópicos:

- Proteção física
- Integridade estrutural
- Sistemas de proteção de pessoal
- Política de procedimentos
- Sistemas de rádio e telecomunicações
- Outras áreas que possam ser usadas para camuflar atos ilícitos.

UNIDADE 5

EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO

5.1 EQUIPAMENTOS E SISTEMAS DE PROTEÇÃO

Os equipamentos indicados abaixo são considerados Equipamentos de Proteção:

- Sistema de Alerta de Proteção do Navio;
- Sistema de Iluminação;
- Sistema de Comunicação;
- Equipamento de detecção de metais; e
- Quaisquer outros equipamentos que sejam instalados a bordo para a proteção do navio.

5.1.1 Sistema de Alerta de Proteção do Navio (SSAS) :

De acordo com a Regra 6 – Cap XI-2 da SOLAS, o navio obrigatoriamente deverá instalar a bordo um Sistema de Alerta de Proteção do Navio.



Figura 10: Sistema de alerta e proteção do navio.
Fonte: internet.

Este sistema transmite um alerta de proteção do navio para a terra, para uma autoridade de proteção e para o CSO, identificando o navio e sua localização e indicando que a proteção do navio está sob ameaça.

Os botões de acionamento do SSAS ficam um no passadiço e outro em local de conhecimento somente de pessoas devidamente autorizadas pelo comandante do navio.

O alerta no Brasil é recebido pelo SALVAMAR-BRASIL, órgão subordinado ao Comando de Operações Navais.

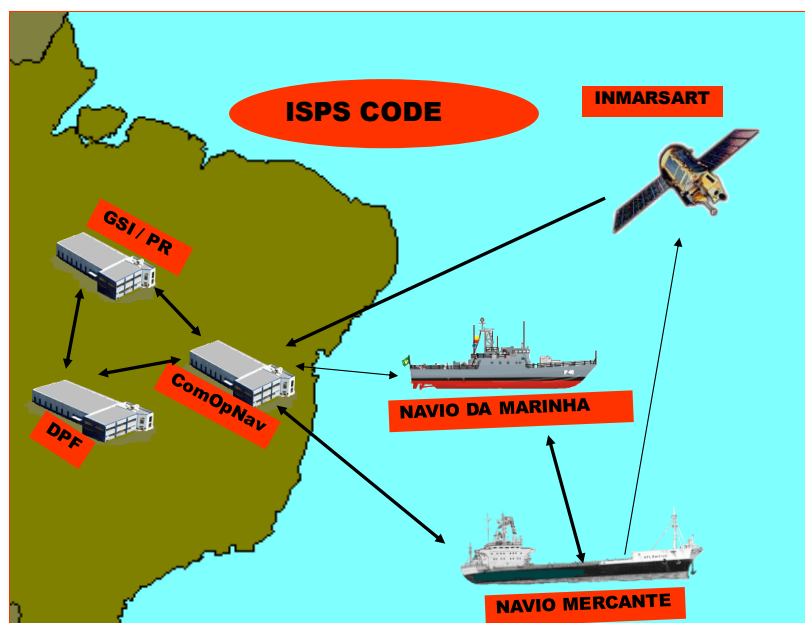


Figura 11: Sistema de transmissão
 Fonte: internet.

5.1.2 Equipamentos de comunicação

Os equipamentos que compõem o sistema de comunicação de proteção são todos aqueles que existem a bordo e possibilitam a comunicação entre os vários compartimentos e camarotes do navio, entre eles ou deles para o meio externo da embarcação.

Assim podemos considerar:

- Sistema GMDSS.
- Telefones celulares do navio, telefones via satélite, auto-excitados, “boca de ferro” e telefones de ramais internos.
- Rádios de comunicação VHF portáteis.

O navio deverá dispor de equipamentos portáteis (rádios VHF) suficientes para atender aos requisitos de proteção indicados no Plano de Proteção.

5.1.3 Sistema de iluminação

O sistema de iluminação a bordo deverá atender às necessidades de proteção. A instalação de luminárias e holofotes adicionais não deverá comprometer o Plano de Luzes de Navegação e deverá ser aprovada pela Sociedade Classificadora do navio.

Diariamente, os horários onde as luzes externas são acesas e apagadas deverão ser lançados no Diário de Convés e no Livro de Proteção do Navio.

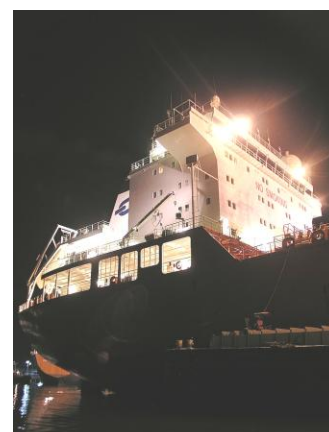


Figura 12: sistema de iluminação.
 Fonte: internet.

5.2 LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DE EQUIPAMENTOS E SISTEMAS

Os equipamentos e sistemas de proteção terão suas limitações operacionais intimamente ligadas à manutenção despendida. É importante que os equipamentos e sistemas de proteção instalados sejam de qualidade compatível com o ambiente marítimo para que não comprometam seu funcionamento no mar.

Caso haja algum problema com um equipamento de proteção que não possa ser resolvido a bordo, o SSO deverá informar ao pessoal de terra para que seja providenciado o reparo no próximo porto. Nesse caso o Comandante e o SSO deverão prover meios para suprir a ausência do equipamento.

5.3 TESTES, CALIBRAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS

Os procedimentos e rotinas de manutenção serão baseados nas informações dos fabricantes, de maneira que todos os equipamentos recebam a devida manutenção e o registro dessa manutenção no Livro de Proteção de bordo.

UNIDADE 6

IDENTIFICAÇÃO DE AMEAÇAS, RECONHECIMENTO E RESPOSTA

As atuais ameaças ao transporte marítimo são

- Pirataria e assaltos armados
- Terrorismo
- Contrabando
- Roubo de cargas
- Danos colaterais



Figura 13: pirataria marítima no Golfo da Guiné.

Fonte: internet.

A Pirataria normalmente ocorrendo em alto mar, como os ataques que vem sendo registrados atualmente na costa da Somália, no golfo de Aden e proximidades de Cingapura, no estreito de Málaca e os Assaltos Armados em áreas portuárias.

O Terrorismo usualmente envolve violência ou ameaça de violência por grupos extremistas radicais que estão buscando obter determinados objetivos políticos. Os terroristas regularmente estão operando em conexão com causas religiosas e utilizam táticas como o emprego de bombas deixadas nos locais objetivos ou através de ataques suicidas, por meio de ameaças de bombas e/ou sequestro do navio.

O Contrabando é uma atividade criminosa que pode resultar em sérios prejuízos financeiros e legais ao Armador e tripulação do navio. Os contrabandos mais comuns atualmente são as drogas e armas que podem ser escondidas nos mais diversos locais de bordo ou disfarçadas no meio da carga transportada.

O Roubo de cargas é um problema antigo vivido pelo transporte marítimo e continua a infligir danos materiais e financeiros. Apesar de normalmente não ser de caráter violento ou político, esse assunto continua com risco alto na indústria marítima atual.

Os Danos colaterais são aqueles que ocorrem em decorrência de incêndios, explosões ou resultados de ataques provocam danos em outros navios ou instalações portuárias.

6.1 RECONHECIMENTO E DETECÇÃO DE ARMAS, SUBSTÂNCIAS E DISPOSITIVOS PERIGOSOS

Uma arma de fogo é um artefato que lança um ou muitos projéteis , geralmente sólidos, em alta velocidade através da queima de um propelente confinado. Este processo de queima subsonica é tecnicamente conhecido como deflagração, em oposição a combustão supersônica conhecida como detonação.

Em armas de fogo mais antigas, o propulsor era tipicamente a pólvora negra ou a cordite, mas armas de fogo modernas usam a pólvora sem fumaça ou outros propelentes. A maioria das armas de fogo mais modernas (com a notável exceção das armas de alma lisa) tem canos estriados (ranhuras internas) para dar giro ao projétil visando dar melhor estabilidade ao voo do mesmo.

É imprescindível para o funcionamento letal da arma de fogo também a munição.

Armas Curtas:

São armas de cano curto, que podem ser disparadas com apenas uma mão, tem precisão e alcance limitados. Podem ser ocultadas num bolso ou jaqueta.

Os revólveres são armas pequenas (algumas nem tanto), de ação manual (o cão, ou martelo, vai para trás e depois volta, disparando quando se puxa todo o gatilho), municiado através de um tambor.



Figura 14: revolver calibre 38.

Fonte: internet.

As pistolas são quaisquer tipos de armas de disparo simples (ou semi-automática) que pode ser disparada com precisão apenas com uma das mãos. São semelhantes aos revólveres, mas a ejeção automática de cápsulas e o armamento automático do cão após cada disparo melhoram o seu desempenho; e a utilização de pentes melhora sua capacidade.

A pistola “Desert Eagle” israelense (figura 15), a mais potente da categoria, dispara munições de calibre .50 e seu impacto pode ser mais forte do que a de certos fuzis.



Figura 15: pistola “Desert Eagle”.

Fonte: internet.

As submetralhadoras são quaisquer tipos de armas que podem ser disparadas de forma automática ou semiautomática, utilizando apenas uma das mãos.

São bem menores do que as metralhadoras e utilizam a mesma munição das pistolas, permitindo até mesmo a troca de munição.



Figura 16: submetralhadora israelense “UZI” é uma das mais usadas no mundo.

Fonte: internet.

A MP5, alemã, é a mais usada por forças policiais por ser curta e eficiente para uso em ambientes confinados.



Figura 17: MP5.

Fonte: internet.

As escopetas são espingardas sem coronha (apoio para o ombro), com cabo de pistola e cano curto ou serrado, de alma lisa (cano não raiado), que dispara balotes e cartuchos. Estas armas são devastadoras em combate a curta distância, mas perdem consideravelmente sua eficácia à medida que a os alvos se distanciam.

A figura 18 mostra a escopeta americana “SPAS-12” que é uma das mais potentes do mundo.



Figura 18: escopeta americana SPAS-12.
,Fonte: internet.

Armas Longas:

São armas de fogo com cano longo, com maior alcance e precisão, mas menos mobilidade para tiros rápidos. Devem ser disparadas com as duas mãos e só podem ser ocultadas em um, sobretudo ou capa.

Os fuzis são armas de cano longas empregadas como armamento de dotação individual dos combatentes de infantaria dos exércitos modernos.

Pode ser de repetição, automático ou semiautomático. Dispara balas de fuzil.

Os principais fuzis do mundo são os AR-15, M4A1 (EUA) e o AK-47(Russo) que é um dos fuzis mais confiáveis e mortais do mundo sendo a arma mais utilizada em e conflitos no oriente médio e na África.



Figura 19: fuzil M4A1.
Fonte: internet.



Figura 20: AK-47 é a arma preferida dos terroristas do oriente médio.
Fonte: internet.

Os rifles são armas de grande precisão e longo alcance que utilizam munição de fuzil. Normalmente são semiautomáticos ou de ferrolho. Disparam balas de fuzil.

Carabina “Barret .50”, figura 21, a mais potente do mundo , de fabricação americana, essa arma pode lançar projeteis de calibre .50 a 3000 metros de distância!



Figura 21: Carabina “Barret .50”.

Fonte: internet

As metralhadoras são armas pesadas com altíssima cadência de disparo e recuo, geralmente fixas ou utilizadas com um tripé. Apesar de utilizar munição pesada como os rifles, fuzis e carabinas, sua munição não é compatível com aquelas armas, pois é disposta em cintas no alimentador ou carregadores especiais.

A figura 22 abaixo, é a metralhadora mais potente existente “MINIGUN”, de fabricação americana, ela precisa de suporte para se manuseada geralmente. Geralmente é acoplada em helicópteros.



Figura 22: metralhadora Mingun.

Fonte: internet.

As espingardas são armas de cano longo, não raiado, que disparam balotes ou cartuchos. As principais limitações dessa arma são o curto alcance de seus disparos e a pouca penetração de seus projéteis. Devido ao seu grande tamanho e peso e ao fato de serem disparados em um cano de alma lisa (sem raias), não possuem muito alcance.



Figura 23: espingarda brasileira “EP-12”, fabricada pela Taurus.

Fonte: internet.

Os lançadores de granadas-foguete, também chamados de **lançador-propelente de granadas (LPG; em inglês *rocket-propelled grenade, RPG*)** são armas de apoio de fogo da infantaria destinadas ao lançamento de granadas especiais com a capacidade de auto-propulsão. Os LPG têm origem nas armas semelhantes (*bazookas* norte-americanas e *Panzerfaust* alemãs) utilizadas na Segunda Guerra Mundial para destruição de carros de combate.

Na pirataria marítima são muito utilizados na costa da África, principalmente na Somália e na Nigéria, por permitirem efetuar disparos contra os navios alvos a partir de embarcações miúdas com relativa facilidade pelo fato de seu recuo ser bastante pequeno.

É utilizado por grupos de resistência do Iraque, da Palestina, (Hamas), do Líbano (pelo grupo xiita Hezbollah), sendo também utilizado por alguns exércitos.



Figura 24: RPG-7 (Russo).

Fonte: internet.

As substâncias perigosas e ilegais se enquadram desde drogas, artefatos explosivos improvisados e material radioativo ou componentes químicos letais que possam ser empregados em armas de destruição em massa.



Vários são os locais de bordo que podem ser utilizados para esconder armas, substâncias perigosas e ilegais, tais como:

- cabines;
- equipamentos do navio e seus compartimentos;
- banheiros e chuveiros;
- conveses;
- praças de máquinas;
- cozinhas e paióis.

6.2 MÉTODOS DE BUSCAS FÍSICAS E INSPEÇÕES NÃO REALIZADAS À FORÇA

6.2.1 Revista de Pessoas



Figura 25 - Fonte: internet.

Você pode ter que revistar ou mandar revistar pessoas. Sendo possível, evite humilhá-las e faça a revista em compartimento reservado. Primeiro saiba o que procurar.

Em princípio, você procurará por armas; estas costumam ser conduzidas na cintura, sob as axilas, nas canelas ou mesmo nos bolsos. Você pode estar procurando drogas ou outros objetos. A revista é similar, porém drogas e pequenos objetos podem se ocultar até em orifícios do corpo. Neste caso, será difícil encontrar.

Nenhuma revista será completa sem despir o revistado e examinar suas roupas, mas é necessário manter o equilíbrio. Por vezes o rigor na revista traz mais malefícios do que benefícios!

6.2.2 Revista de Bagagens

Tal como nas revistas em pessoas, você deve saber o que procurar. As armas são conhecidas por todos, e já estão descritas acima. As drogas têm aparência mais comum, (a cocaína refinada parece com açúcar, a pasta de cocaína se parece com massa de vidraceiro e a maconha com folhas de mandioca meio secas), mas o cheiro característico das mesmas costuma denunciá-las. Explosivos podem ser acondicionados em potes e frascos de aparência inocente, mas os dispositivos de acionamento são mais difíceis de esconder. Procure por estes.

Você deve ser cuidadoso e verificar a existência de compartimentos ocultos ou secretos nas malas e objetos. A revista não depende somente da sorte. Depende também de sua habilidade.



Figura 26 - Fonte: internet.

6.3 A IMPLEMENTAÇÃO E COORDENAÇÃO DE BUSCAS

As seguintes medidas devem ser tomadas para a condução de uma busca a bordo do navio:

- A coordenação de qualquer busca a bordo deverá ser supervisionada diretamente pelo SSO ou outro Oficial designado pelo Comandante.
- É essencial a utilização de uma planta dos compartimentos e conveses do navio para que a busca seja realizada de forma organizada e meticulosa e nenhum local deixe de ser inspecionado.
- Se a busca envolver a ameaça de explosivos solicitar o auxílio de peritos qualificados em explosivos através das autoridades locais e considerar a possibilidade de evacuação do navio.
- A busca deverá ser organizada, se necessário e quando possível, com ajuda externa.
- Os participantes da busca deverão estar familiarizados com as áreas de busca, o que irá facilitar a identificação de objetos novos ou incomuns.
- As buscas devem ser conduzidas aos pares, com uma pessoa que verificará os locais altos e a outra procurará nos locais baixos.
- Os observadores deverão ser capazes de identificar uma variedade de bombas ou de dispositivos incendiários.
- As áreas que tenham sido procuradas deverão ser apropriadamente marcadas.
- Um ponto central de contato deverá ser estabelecido para coordenar as informações.
- Os observadores deverão portar dispositivos de comunicação para alertar os Oficiais se alguma coisa for encontrada. Quando houver ameaça de explosivos os equipamentos de comunicação deverão ser protegidos contra emissão de faíscas.
- Os observadores deverão ser treinados para saber o que fazer se uma bomba for localizada.
- Mesmo que uma bomba seja encontrada, a busca deverá continuar, pois poderá haver outra bomba ou dispositivo incendiário.

Normas básicas quando for efetuada uma busca a um artefato explosivo:

- Todo artefato encontrado é considerado armado.
- Ferramenta principal: Informação.
- Nunca confiar na memória exclusivamente.
- Trabalho em equipe.
- Não toque ou tente retirar.
- Não jogue água.
- Não utilize rádios ou celulares, que possam produzir faíscas.

Caso se conheça o local onde se encontra o artefato explosivo, disseminar um aviso geral alertando aos tripulantes e instruindo sobre procedimentos a serem seguidos (ex.: não usar celulares, não produzir chamas, etc.).

.6.4 RECONHECIMENTO, EM BASE NÃO DISCRIMINATÓRIA, DE PESSOAS QUE PODERIAM COLOCAR EM RISCO A PROTEÇÃO

A proteção do navio requer que todos sem exceção estejamos atentos ao cenário que nos envolve. A proteção contra atos de terrorismo requer muito mais conhecimento do que o possível de ser passado em nosso curso. Por outro lado não temos a intenção de formar especialistas em segurança e sim conscientizar os futuros tripulantes para o exercício de suas funções de proteção a bordo dos navios.

Assim, nesta seção descreveremos alguns perfis característicos de determinados tipos de malfeitores, que podem possibilitar o reconhecimento de um criminoso em potencial.

Elementos do crime comum ou do crime organizado:

- Ladrões, a sua motivação é o lucro financeiro. Nesse sentido, tenderão a evitar confrontos e a priorizar sua segurança pessoal.
- Assassinos e sabotadores sem motivação ideológica, são movidos normalmente pelo desejo de vingança.
- Os mentalmente perturbados, podendo ser neuróticos, psicóticos ou psicopatas.
- Os neuróticos sofrem de depressão e conflitos, ficam ainda ligados na realidade e não chegam a ser insanos. Com este tipo de malfeitor é possível conduzir uma negociação.
- Os psicóticos podem sofrer delírios. Por momentos podem vivenciar a realidade e sentir culpa, nesse momento podem agir com alguma racionalidade.
- Os psicopatas, sem sentimentos de culpa, com certezas absolutas e convicção que podem vencer o sistema, dificilmente cederão.

Ativistas radicais

O que os distingue dos demais é agirem em nome de um ideal. Tem, tipicamente, as seguintes motivações:

- Os apenas ideologicamente motivados visam com a ação, um resultado diferente da ação em si. Pode ser apenas propaganda de sua causa, ou a libertação de prisioneiros ou a desmoralização de certas autoridades. Estes, normalmente, procurarão sobreviver.
- Os radicais propriamente ditos querem “dar o troco”, agem em nome de uma causa. Estes nem sempre procurarão sobreviver, e podem se tornar terroristas-suicidas.



Figura 27 – Fonte internet.

Quando dispuser de detector de metais e até de raios X, é claro, sua revista ficará muito facilitada.

Atenção as características e padrões de comportamento de pessoas que podem representar ameaças à proteção:

- Vestimenta inadequada para as condições climáticas.
- Bagagens, pacotes, malas de tamanho e peso desproporcionais.
- Comportamento incomum - cabeça baixa, desvio do olhar, suor excessivo, olhos avermelhados, nervosismo.
- Volumes na cintura, sob a camisa.
- Veículos novos com placas velhas e vice-versa.
- Veículos em mal estado de conservação e placas mal fixadas.
- Pessoas em veículo ou a bordo de pequenas embarcações, fotografando ou desenhando sem nenhuma autorização.
- Pescadores se aproximando em pequenas embarcações solicitando auxílio.
- Indivíduos suspeitos com comércio ambulante nas proximidades do porto.
- Aeronaves operando de forma suspeita nas proximidades do navio ou do porto.
- Vendedores suspeitos.
- Trabalhadores desconhecidos tentando acessar o navio sem prévia autorização, ou tentando instalar equipamentos sem nenhuma programação estabelecida.
- Acidentes ou incidentes em embarcações de recreio (ou veículos), criados para atrair a atenção da vigilância do porto.
- Pessoa querendo vir a bordo sem autorização.
- Sentimentos antinacionalistas sendo expressos verbalmente ou por panfletagem, por funcionários ou pessoas estranhas ao porto e ao navio.

6.5 TÉCNICAS UTILIZADAS PARA CONTORNAR MEDIDAS DE PROTEÇÃO

Diferentes níveis de proteção deverão ser assumidos pelo navio, no mar ou atracando em um porto, com o objetivo de estar preparado para responder aos possíveis incidentes de proteção que venha a ocorrer em função do cenário esperado para cada situação.

Quando medidas de proteção estabelecidas apresentarem deficiências e o navio não puder corrigi-las imediatamente, medidas adicionais ou alternativas devem ser tomadas pelo

SSO e por todos a bordo de forma a contornar essas deficiências e restabelecer no menor espaço de tempo possível a máxima condição de proteção do navio. O Comandante do navio e o CSO deverão ser imediatamente informados dessas alterações.

6.6 GESTÃO DE MULTIDÕES E TÉCNICAS DE CONTROLE

Grandes multidões podem ser controladas de forma inteligente, desde que os tripulantes ou seguranças sejam colocados nos locais corretos. Quando o World Trade Center em Nova York parecia que ia cair após ser atingido por dois aviões na manhã do dia 11 de setembro, milhares de pessoas nos escritórios nas torres gêmeas não entraram em pânico. Em vez disso, reagiram com ansiedade, mas andaram devagar e deixaram o prédio com calma.

Eis aqui algumas normas básicas que devem ser seguidas no gerenciamento e controle de multidões:



Figura 28 – Fonte internet.

- ✓ Evitar o pânico: fator básico no controle de multidão.
- ✓ Tentar controlá-lo ou evitá-lo, tomar iniciativa prevista e treinada.
- ✓ Manter comunicação clara com todos.
- ✓ Indicar áreas para reunião.
- ✓ Planejar rotas de fuga e mostrá-las claramente.
- ✓ Instruir sobre o que levar (ou não).
- ✓ Não falar em “bombas!” “fogo!” etc...
- ✓ A companhia/navio deverá possuir um “porta-voz”.
- ✓ Prever áreas de reunião/rotas de fuga com líderes locais.
- ✓ Prover material para isolamento de áreas afetadas.
- ✓ Executar planos de treinamentos para atender emergências.
- ✓ Manter grupo de combate as avarias devidamente treinado e equipado.
- ✓ Não improvisar – cumprir os procedimentos treinados.

UNIDADE 7

AÇÕES DE PROTEÇÃO DE NAVIOS

7.1 AÇÕES NECESSÁRIAS PARA OS DIFERENTES NÍVEIS DE PROTEÇÃO

Nível de Proteção significa o conjunto de medidas a serem implementadas visando minimizar a possibilidade de ocorrência de um incidente de proteção. São eles:

Nível 1 de Proteção

Significa um conjunto de medidas a serem implementadas considerando o mínimo de proteção e que deverão ser mantidas durante todo o tempo.

Nível 2 de Proteção

Significa o conjunto de medidas adicionais ao nível 1 de proteção e que deverão ser implementadas e mantidas durante um determinado período de tempo como resultado de um alto risco de ocorrência de um incidente de proteção.

Nível 3 de Proteção

Significa o conjunto de medidas específicas adicionais ao nível 2 de proteção serão mantidas por um período de tempo limitado em que um incidente de proteção é provável ou iminente, embora não possa ser possível identificar o alvo específico

Para o nível 1 de proteção o oficial de proteção do navio deve:

- Orientar os tripulantes de serviço em qualquer condição de proteção.
- Realizar treinamento de proteção com os tripulantes, indicando a atribuição de cada um.
- Equipar o oficial de serviço e o oficial de serviço na praça de máquinas com dispositivos portáteis de comunicação.
- Proteger todos os pontos de acesso identificados.
- Controlar estritamente o acesso para dentro e fora do navio e verificar a identificação de todas as pessoas.
- Observar a bagagem e todos os pertences de mão antes do embarque.
- Limitar e/ou restringir o acesso às áreas críticas do navio permitida somente ao pessoal autorizado.
- Levantar e/ou proteger todas as escadas, rampas e escada de portaló quando fora no uso.

- Iluminar o convés principal, todos os pontos de acesso e os bordos dentro e fora durante períodos da escuridão.
- Verificar a carga e as provisões do navio de acordo com o manifesto.
- Verificar a integridade da carga e das provisões do navio para assegurar-se de que não foram violadas.
- Restringir o acesso à área da carga no mar.
- Manter as áreas não tripuladas, tais como o paiol de mantimentos, trancadas.
- Proteger todos os acessos às áreas controladas.
- Conduzir verificações locais para assegurar a proteção nos pontos de acesso.

Para o Nível 2 de Proteção, o Oficial de Proteção do Navio deve:

- Colocar pessoal adicional para proteger os pontos de acesso;
- Colocar pessoal para proteger as áreas restritas;
- Aumentar a frequência e o detalhe de patrulhas da proteção;
- Coordenar patrulhamento de barco ao redor do navio com a instalação portuária;
- Limitar o número de pontos de acesso; identifique e proteja os pontos de acesso trancados;
- Recomendar passageiros e tripulantes a não deixar pacotes / bagagens desacompanhadas;
- Fornecer instruções de proteção a toda tripulação e passageiros em todas as ameaças específicas e da necessidade de vigilância;
- Manter comunicações exclusiva com as autoridades de proteção;
- Fornecer iluminação adicional ao costado em acordo com a instalação portuária;
- Restringir o acesso ao passadiço, a praça de máquinas e a outras áreas restritas permitindo o acesso somente de tripulantes específicos;
- Escoltar e controlar estritamente todos os visitantes;
- Informar as autoridades costeiras se um visitante não aceitar as medidas de proteção;
- Aumentar a vigilância e observadores no passadiço;e
- Aumentar a verificação e checagem da carga e do paiol de mantimentos.

Para o Nível 3 de Proteção o Oficial de Proteção do Navio deve:

- Limitar o acesso a uma única localização.
- Restringir o acesso dos visitantes; continuamente escoltar todos os visitantes.
- Colocar pessoal adicional para assegurar que o perímetro do navio está constantemente sob vigilância.
- Intensificar patrulhas, especialmente no convés.
- Colocar um oficial de serviço em todas as escadas, rampas e escadas de portaló em uso.
- Considerar suspensa a entrega de todas as provisões.
- Proibir todos os veículos, barcos de trabalho e barcaças de se aproximar quando no porto ou fundeado.

- Colocar luz adicional no convés principal, nas áreas do acesso e nos lados de dentro e fora durante a noite.
- Posicionar as mangueiras de incêndio nas áreas do acesso e assegure-se de que elas possam ser utilizadas rapidamente.
- Verificar se todas as cabines dos tripulantes e locais de armazenamento estão trancados.
- Inspeccionar o casco quando no porto ou fundeado.
- Travar todas as portas pelo lado de dentro para controlar o acesso.
- Instruir todo o pessoal sobre as ameaças potenciais, procedimentos e da necessidade de permanecer em vigilância.

7.2 A MANUTENÇÃO DA PROTEÇÃO NA INTERFACE NAVIO/PORTO

Antes da chegada ao Porto, o navio deverá verificar se o porto possui a devida certificação ISPS (Declaração de Cumprimento).



Figura 29 – Fonte internet.

Deverá ser utilizado um “*check-list*” com o intuito de verificar todas as ações que deverão ser tomadas pelo navio imediatamente antes da interface com a instalação portuária no sentido de reduzir ao máximo possíveis vulnerabilidades à proteção (ex.: verificação do nível de proteção do porto, fechamento de determinados compartimentos e tanques, acionamento de determinados sensores de monitoramento, experiência fonia com a estação costeira mais próxima, entre outras).

Uma Lista de Contatos com o Porto deverá estar atualizada, testada assim que possível e disponível nos principais locais do Navio.

As deficiências porventura encontradas no Porto deverão ser informadas ao CSO e a Administração da Bandeira, e se forem sérias, relatadas de forma urgente!

As deficiências constatadas poderão gerar uma Declaração de Proteção visando incremento das medidas de proteção na interface do navio-porto.

7.3 FAMILIARIZAÇÃO COM A DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO (DOS)

A Declaração de Proteção (DOS) é um acordo celebrado entre o navio e outro navio ou porto para estabelecimento de medidas a serem implementadas visando proteger a interface

navio-navio ou navio-porto. Este acordo poderá ser solicitado pelos navios ou instalações portuárias quando estes se envolverem com outras unidades que estejam em diferentes níveis de proteção estabelecidos pelos respectivos governos.

Uma DOS pode ser requerida pelo navio ou mesmo pelo porto. Isto poderá ocorrer nas seguintes situações:

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

7.4 RELATANDO OS INCIDENTES DE PROTEÇÃO

Incidente de proteção significa qualquer ato suspeito ou situação que ameace a segurança de um navio, inclusive de uma unidade móvel de perfuração “*offshore*”, de uma embarcação de alta velocidade de uma instalação portuária, de qualquer interface navio/porto, ou de qualquer atividade de navio para navio, conforme definido na Convenção SOLAS (Salv guarda da Vida Humana no Mar). Já a falha de proteção seria a observação de uma irregularidade que poderia gerar um incidente de proteção.

No caso de um incidente de proteção, cabe ao navio cumprir os procedimentos e os planos contingentes existentes em seu plano de proteção de forma a reagir e minimizar as conseqüências que poderiam decorrer desse evento (ex.: acionamento do SSAS, entre outros). No caso de uma falha de proteção, medidas imediatas devem ser tomadas para mitigar as deficiências constatadas. O CSO e as autoridades marítimas e portuárias da área onde se está navegando deverão ser imediatamente informadas.

Em ambos os casos esta previsto de acordo com o ISPS a realização de uma nova avaliação de proteção para verificar as falhas e implementar as devidas correções ao plano de proteção do navio.

7.5 EXECUÇÃO DE MEDIDAS DE PROTEÇÃO

As medidas observadas normalmente serão aquelas que estão descritas no plano de proteção do navio, entretanto ao passar por áreas de risco, as seguintes medidas adicionais deverão ser observadas:

- Trancar ou proteger o passadiço, praça de máquinas, compartimentos da máquina do leme, camarote dos oficiais e acomodações da tripulação.
- Retirar escadas de acesso do convés principal a conveses superiores.
- Retirar ferramentas fixadas nas anteparas que podem ser empregadas pelos invasores tais como machados de CAV.
- Dispor mangueiras de incêndio em ambos os bordos para serem usadas para afastar aproximações indesejáveis.
- Planejar cuidadosamente qualquer resposta a um ataque aparente e assegurar-se de que o tripulante está apropriadamente treinado.
- Se possível, evitar áreas de alto risco e canais estreitos.
- Considerar retardar a chegada do navio se houver uma ameaça elevada de pirataria no porto e se um berço não estiver imediatamente disponível para minimizar a vulnerabilidade do navio quando estiver na fila.

UNIDADE 8

PREPARAÇÃO PARA EMERGÊNCIAS, TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS

8.1 EXECUÇÃO DE PLANOS DE CONTINGÊNCIA

Um plano de contingência é um plano concebido para uma determinada situação quando as coisas poderiam dar errado. Os planos de contingência são geralmente produzidos pelas empresas para estarem preparadas para qualquer emergência que possa acontecer e visam complementar um plano de proteção do navio.

Os planos de contingência incluem estratégias e ações específicas para lidar com variações específicas de pressupostos, resultando em um problema particular, de emergência ou estado de coisas. Eles também incluem um processo de acompanhamento e um roteiro para iniciar as ações planejadas. Eles são necessários para ajudar as companhias, navios ou indivíduos para se recuperarem de incidentes graves no menor tempo e com as menores consequências possíveis.

Principais planos contingentes em um plano de proteção de navio:

8.1.1 Em caso de Pirataria e Ataques Armados



Figura 30 - Fonte: internet.

No mar, os navios são os mais vulneráveis ao ataque quando navegando perto da terra e ao passar através dos canais estreitos onde a manobrabilidade é limitada.

Os piratas procuram roubar todos os artigos valiosos em um navio ou mesmo o próprio navio. Deve-se evitar o transporte de grandes somas de dinheiro a bordo. Se os piratas tiverem conhecimento sobre tais valores, poderão realizar um ataque. Os piratas são conhecidos por monitorar comunicações, assim discutir informações sobre a carga ou artigos

de valor a bordo do navio deve ser evitado. Os Tripulantes que vão a terra devem também ser recomendados a não discutir detalhes sobre a carga ou o itinerário do navio.

Os navios menores e os navios com poucos tripulantes são mais vulneráveis ao ataque, então nesses navios, a atenção deve ser duplicada.

A detecção antecipada fornece a oportunidade de soar os alarmes, executar procedimentos de proteção, contatar autoridades para o auxílio, iluminar um barco suspeito e fazer manobras evasivas.

Manter uma constante vigilância e aplicar as medidas e procedimentos de proteção são os melhores meios de evitar um ataque.

Os piratas podem simular uma situação de socorro como um truque para tomar conta de um navio. Como consequência, qualquer barco ou navio, como barcos de pesca, por exemplo, deverão ser considerados como ameaças potenciais.

Em áreas de risco, se o Comandante considerar trazer pessoas a bordo, somente uma pessoa de cada vez deverá ser embarcada. A proteção deve estar em um nível elevado de alerta com os vigias mantidos em todos os lados do navio.

8.1.2 Em caso de Terrorismo e Sequestro



Figura 31 - Fonte internet.

O terrorismo torna-se uma ameaça potencial aos navios e ao transporte marítimo porque um navio pode ser usado:

- para infiltrar terroristas e/ou armas em determinados países, visando a realização de um ataque;
- como uma arma potencialmente destruidora;
- para atacar outro navio diretamente;
- para fazer reféns em um determinado navio; e
- para fazer refém em um determinado porto;

Sequestro é a apreensão forçosa de um navio por terroristas ou por piratas. Em regra geral, durante um sequestro, quanto mais tempo passar sem ocorrer um incidente melhor.

Alguns procedimentos deverão ser observados em situações de terrorismo ou sequestro:

- o Comandante e o SSO deverão permanecer calmos e orientar os passageiros, visitantes e demais tripulantes a fazer o mesmo;
- nunca resistir aos terroristas ou sequestradores a menos se houver uma situação clara de ameaça de vida;
- não tentar negociar com os atacantes a menos que dirigidos por ajuda externa;
- oferecer cooperação razoável;
- tentar estabelecer uma aproximação básica;
- tentar identificar o número de terroristas ou de criminosos;
- tentar aumentar o número de pontos de acesso ao navio;
- tentar determinar os objetivos dos sequestradores e o período de tempo que eles pretendem permanecer a bordo;
- usar comunicações seguras, se disponível, para todas as discussões com os seqüestradores;
- se as autoridades tentarem recuperar o controle do navio através da força, o pessoal deve seguir todos as ordens das forças militares; e
- durante e após um sequestro, somente os membros da tripulação estão autorizados a falar com os meios de comunicação, a menos que instruídos de outra forma.

8.1.3 Ameaça de bomba ou alarmes falsos



Figura 32 - Fonte internet.

As seguintes recomendações devem ser observadas no caso de um potencial ameaça de bomba ao navio:

- qualquer tripulante ao receber uma ameaça da bomba deve imediatamente comunicar ao Comandante, o SSO ou o Oficial de Serviço;
- os oficiais do navio deverão informar a Companhia, ao CSO e as autoridades apropriadas; e
- se a ameaça for real, o informante pode ter o conhecimento específico sobre a localização da bomba. Se for um trote, o informante estará provavelmente procurando interromper as operações normais do navio.

8.1.4 Ameaça de bomba por telefone

Os seguintes procedimentos devem ser observados no caso de receber uma ameaça de bomba por telefone:

- Permanecer calmo;
- Se possível, fazer com que mais de uma pessoa escute a chamada;
- Manter o autor da ameaça na linha o maior tempo possível;
- Pedir que o autor da ameaça repita a mensagem e procurar gravar todas as palavras que foram ditas por ele;
- Aguardar até escutar vozes ou particularidades;
- Estar alerta para as palavras ou frases que possam ser repetidas;
- Tentar distinguir os ruídos no fundo que poderão ajudar na identificação ou localização do autor da ameaça;
- Gravar a conversação se possível;



Figura 33 - Fonte internet.

- Notificar o SSO imediatamente;
- Se disponível, obter informação sobre a localização da bomba e do possível horário da detonação; e
- Não desligar o telefone se a chamada tiver sido realizada a partir de telefone interno do Navio.

8.1.5 Busca por bomba



Figura 34 - Fonte internet.

As seguintes recomendações deverão ser cumpridas se ocorrer uma ameaça específica de bomba ou se houver evidências que suportem a possibilidade de que uma bomba tenha sido colocada a bordo do navio:

- Solicitar o auxílio de peritos qualificados em explosivos através das autoridades locais;
- Considerar a possibilidade de evacuação do pessoal;
- Organizar uma busca, se necessário, com ajuda externa;

- Os componentes da equipe que irão realizar a busca deverão estar familiarizados com as áreas que irão procurar, o que irá facilitar a identificação de objetos novos ou incomuns;
- Os Oficiais deverão cuidadosamente supervisionar a busca;
- Os componentes da busca deverão atuar no mínimo aos pares, com um dos componentes verificando os locais altos e o outro verificando os locais baixos;
- Os observadores deverão ser capazes de identificar uma variedade de bombas ou de dispositivos incendiários;
- As áreas que forem sendo verificadas deverão ser apropriadamente marcadas;
- Um ponto central de contato deverá ser estabelecido para coordenar as informações;
- Os componentes da busca deverão portar dispositivos seguros de comunicação para a comunicação com o responsável pela coordenação da busca;
- Os componentes da busca deverão ser treinados para saber o que fazer se uma bomba for localizada; e
- Após a localização da bomba, a busca deverá continuar, pois poderá haver uma segunda bomba ou dispositivo incendiário.

8.1.6 Medidas de proteção antissequestro

Para a prevenção de um sequestro, os seguintes procedimentos deverão ser observados:

- Minimizar os pontos de acesso a um único ponto controlado, se possível;
- Manter as escadas de emergência fora da água;
- Levantar as escadas do práctico imediatamente após o uso;
- Manter dois Oficiais nos pontos de acesso;
- Estabelecer medidas de proteção no perímetro do navio, como iluminação do convés superior e laterais do navio, patrulhamento de barco e a bordo em todo o convés e instalação de rateiras nos cabos de amarração.
- Revistar todas as entregas quando possível; conduzir frequentes buscas aleatórias.
- Revistar todos os visitantes e escoltá-los enquanto estiverem a bordo.
- Manter todos os barcos pequenos na vizinhança sob constante vigilância.

8.2 TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS

O Código ISPS estabelece que o CSO, SSO e PFSO tenham sua formação de proteção ministrada sob currículo aprovado pelo Governo Contratante..

Os treinamentos e exercícios deverão ser conduzidos com a presença do SSO pelo menos uma vez a cada três meses ou quando houver uma troca de tripulantes envolvendo uma parte significativa da tripulação, no sentido de assegurar a execução do Plano de Proteção do Navio.

O treinamento deverá incluir:

- Inspeção, controle e monitoramento das tarefas exigidas pelos pertinentes
- regulamentos, política da companhia e legislação marítima;

- Detecção e identificação de armas e outros dispositivos e substâncias perigosas;
- Operação, calibração, manutenção e teste dos sistemas e equipamentos de proteção;
- Métodos de vistoria física de pessoas, bagagens, carga, e provisões;
- Conhecimento dos procedimentos de emergência e do Plano de Contingência;
- Reconhecimento das características e comportamentos suspeitos de pessoas com a intenção de ameaçar a proteção do navio;
- Técnicas para manter o comportamento calmo no caso de uma ameaça de proteção;
- Técnicas utilizadas para assegurar as medidas de proteção;
- Conhecimento de ameaças e padrões atuais de proteção; e
- Comunicações relacionadas a proteção.

A tripulação deverá também estar envolvida em um exercício com a presença do CSO pelo menos uma vez por ano.

Registros de todos os treinamentos deverão ser feitos no Livro de Proteção do Navio. Um Programa de Treinamento, elaborado pelo SSO em conjunto com o CSO, contendo todas as tarefas indicadas acima e os períodos em que os exercícios deverão ser realizados deverá ser desenvolvido e anexado no Plano de Proteção do Navio.

UNIDADE 9

GERENCIAMENTO DE PROTEÇÃO

O gerenciamento de proteção de um navio é de responsabilidade do SSO e do CSO.

9.1 DOCUMENTAÇÃO E REGISTROS



Figura 35 - Fonte internet.

Os registros das seguintes atividades incluídas no plano de proteção do navio deverão ser mantidos a bordo durante pelo menos o período mínimo determinado pela Administração (cinco anos):

1. Treinamentos, simulações e exercícios;
2. Ameaças de proteção e incidentes de proteção;
3. Violações de proteção;
4. Alterações no nível de proteção;
5. Comunicações relativas à proteção do navio;
6. Auditorias internas e revisões das atividades de proteção;
7. Revisão periódica da avaliação e do plano de proteção do navio;
8. Emendas ao plano; e
9. Manutenção, calibração e teste de qualquer equipamento de proteção.

Os registros devem 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.

Os registros mantidos em formato eletrônico devem ser protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (PRECISA CHECAR)

- IMB, International Maritime Bureau. Relatórios anuais de atos de pirataria 2011/2012. Kuala Lumpur, 2012.
- CIAGA, Apostila do Curso Oficial de Proteção do Navio 2013. Rio de Janeiro, 2013.
- COOMAR, Apostila do Curso SSO e CSO 2009. Rio de Janeiro, 2009.
- VIVAS, Luiz Henrique de Castro. Introdução ao ISPS CODE - FEMAR, 2009. Rio de Janeiro, 2010.
- Krause, Jens. Pânico nas multidões. Revista semanal alemã "Der Spiegel", Ed. setembro/2009.
- IMO, Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974-88. London, 2008.
- ABS, Guide for Ship Security, 2003. Houston, 2003.
- IMO, Código Internacional de Proteção de Portos e Navios, 2002. London, 2003.
- SILVA, Roberto Ferreira da. Pirataria, Roubo Armado em Águas Territoriais e a Bandidagem nos Portos/ Prêmio Jaceguay 2002. Rio de Janeiro. Clube Naval.2002.

REFERÊNCIAS IMO:

- 1 - International Maritime Organization. (2003). Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias - International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code, 2003 and December 2002 Amendments to SOLAS. London: IMO. (IMO-I116E).
- 1.1 - SOLAS Capítulo XI-1
- 1.2 - SOLAS Capítulo XI-2
- 1.3 - Código ISPS Code Parte A e Parte B
- 2 - Organização Internacional do Trabalho. Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996. (No. 180).
- 3 - Organização Internacional do Trabalho. Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003. (No. 185).
- 4 - Organização Marítima Internacional. Seafarers' Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Code, 2010.
- 4.1 Código STCW Seção A-VI/6
- 4.2 Código STCW Tabela A-VI/6-2
- 5 - Organização Marítima Internacional. (2009). "Guidance to Shipowners, Companies, Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships." MSC/Circ.623/Rev.3 STW 43/3/2

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (RB)

- 1 - (2010). Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area (BMP3). Edinburgh: Witherby Seamanship International.

- 2 - Fernandez, L., & Merzer, M. (2003). *Jane's Crisis Communications Handbook*, (1st ed.). Alexandria: Jane's Information Group.
- 3 - Hawkes, K.G. (1989). *Maritime Security*. Centreville: Cornell Maritime Press.
- 4 - International Chamber of Shipping. (2003). *Maritime Security: Guidance for Ship Operators on the IMO International Ship and Port Facility Security Code*. London: ICS.
- 5 - International Chamber of Shipping. (2003). *Model Ship Security Plan*. London: ICS.
- 6 - International Chamber of Shipping/International Shipping Federation. (2004). *Pirates and Armed Robbers: A Master's Guide*. (4th ed.). London: Marisec Publications.
- 7 - Sidell, F.R., et al. (2002). *Jane's Chem-Bio Handbook*. (2nd ed.). Alexandria: Jane's Information Group.
- 8 - Sullivan, J.P., et al. (2002). *Jane's Unconventional Weapons Response Handbook*. (1st ed.). Alexandria: Jane's Information Group.
- 9 - United States Coast Guard. (2002). *Risk-based Decision Making Guidelines*. PB2002-500115 Washington: NTIS.
- 10 - United States Department of Transportation. Volpe National Transportation Systems Center. (1999). *Intermodal Cargo Transportation: Industry Best Security Practices*. Cambridge: Volpe Center.
- 11 - Viollis, P., et al. (2002). *Jane's Workplace Security Handbook*. (1st ed.). Alexandria: Jane's Information Group.
- 12 - Lt1 - McNicholas, M. (2007). *Maritime Security: An Introduction*. Burlington: Butterworth-Heinemann.
- 13 – Jim Gray, Mark Monday, Gary Stubblefield (2011). *Maritime Terror: Protecting Yourself, Your Vessel, and Your Crew against Piracy*. Colorado/USA: Paladin Press.
- 14 – Joseph Ahlstrom (2006). *Vessel Security Officer*. Centreville, Maryland/USA: Cornell Maritime Press.