

## CONSELHO DE MINISTROS

## Decreto n.º 5/2004

de 1 de Março

Por ocasião da Conferência Diplomática da OMI, realizada em Dezembro de 2002, em Londres, foram adoptadas emendas à Convenção SOLAS'74 (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974), e criou-se o Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS – International Ship and Port Facility Security).

Até então, a Convenção SOLAS'74, de que Cabo Verde é parte desde 25 de Maio de 1980, incidia apenas sobre aspectos associados à segurança marítima. Com a adopção de tais emendas e criação do Código ISPS, teve-se em conta a dimensão da protecção ligada à navegação propriamente dita e às instalações portuárias.

Ante o imperativo de se cumprir todos os procedimentos constitucionais respeitantes à entrada em vigor de tais emendas à Convenção SOLAS'74 na ordem jurídica interna, com observância das regras de Direito Internacional no domínio dos Tratados, Acordos ou Convenções Internacionais;

Considerando a necessidade de se prevenir e combater actos terroristas que ameçam a segurança das embarcações e dos seus passageiros e tripulações, bem como as instalações portuárias;

No uso da faculdade conferida pela alínea d), n.º 2, do artigo 203º da Constituição, o Governo decreta o seguinte

## Artigo 1º

## Aprovação

São aprovadas, para ratificação, as emendas à Convenção SOLAS'74 (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974), adoptadas, em Dezembro de 2002, em Londres, na Conferência Diplomática da OMI, cujos textos em inglês e as respectivas traduções não oficiais para português são publicados em anexo.

## Artigo 2º

## Entrada em vigor

O presente Decreto entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação e as emendas à Convenção SOLAS'74 referidas no artigo 1º produzirão efeitos em conformidade com o que nelas se estipula.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves – Manuel Inocêncio Sousa – Maria de Fátima Lima Veiga – Maria Cristina Fontes Lima – Armindo Cipriano Maurício*

Publique-se.

O Primeiro Ministro, *José Maria Pereira Neves*.

CONFERENCE RESOLUTION 2  
(adopted on 12 December 2002)ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE  
FOR THE SECURITY OF SHIPS  
AND OF PORT FACILITIES

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

CONSIDERING that the new chapter XI-2 of the Convention makes a reference to an International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and requires that ships, companies and port facilities to comply with the relevant requirements of part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, as specified in part A of the ISPS Code,

BEING OF THE OPINION that the implementation by Contracting Governments of the said chapter will greatly contribute to the enhancement of maritime safety and security and safeguarding those on board and ashore,

HAVING CONSIDERED a draft of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities prepared by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “the Organization”), at its seventy-fifth and seventy-sixth session, for consideration and adoption by the Conference,

1. ADOPTS the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (hereinafter referred to as “the Code”), the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on 1 July 2004 upon entry into force of the new chapter XI-2 of the Convention;

3. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep the Code under review and amend it, as appropriate;

4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY  
OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES

## PREAMBLE

1 The Diplomatic Conference on Maritime Security held in London in December 2002 adopted new provisions in the International Convention for the Safety of Life at Sea,

1974 and this Code to enhance maritime security. These new requirements form the international framework through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

2 Following the tragic events of 11th September 2001, the twenty-second session of the Assembly of the International Maritime Organization (the Organization), in November 2001, unanimously agreed to the development of new measures relating to the security of ships and of port facilities for adoption by a Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (known as the Diplomatic Conference on Maritime Security) in December 2002. Preparation for the Diplomatic Conference was entrusted to the Organization's Maritime Safety Committee (MSC) on the basis of submissions made by Member States, intergovernmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with the Organization.

3 The MSC, at its first extraordinary session, held also in November 2001, in order to accelerate the development and the adoption of the appropriate security measures established an MSC Intersessional Working Group on Maritime Security. The first meeting of the MSC Intersessional Working Group on Maritime Security was held in February 2002 and the outcome of its discussions was reported to, and considered by, the seventy-fifth session of the MSC in March 2002, when an *ad hoc* Working Group was established to further develop the proposals made. The seventy-fifth session of the MSC considered the report of that Working Group and recommended that work should be taken forward through a further MSC Intersessional Working Group, which was held in September 2002. The seventy-sixth session of the MSC considered the outcome of the September 2002 session of the MSC Intersessional Working Group and the further work undertaken by the MSC Working Group held in conjunction with the Committee's seventy-sixth session in December 2002, immediately prior to the Diplomatic Conference and agreed the final version of the proposed texts to be considered by the Diplomatic Conference.

4 The Diplomatic Conference (9 to 13 December 2002) also adopted amendments to the existing provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) accelerating the implementation of the requirement to fit Automatic Identification Systems and adopted new Regulations in Chapter XI-1 of SOLAS 74 covering marking of the Ship's Identification Number and the carriage of a Continuous Synopsis Record. The Diplomatic Conference also adopted a number of Conference Resolutions including those covering implementation and revision of this Code, Technical Co-operation, and co-operative work with the International Labour Organization and World Customs Organization. It was recognised that review and amendment of certain of the new provisions regarding maritime security may be required on completion of the work of these two Organizations.

5 The provision of Chapter XI-2 of SOLAS 74 and this Code apply to ships and to port facilities. The extension of

SOLAS 74 to cover port facilities was agreed on the basis that SOLAS 74 offered the speediest means of ensuring the necessary security measures entered into force and given effect quickly. However, it was further agreed that the provisions relating to port facilities should relate solely to the ship/port interface. The wider issue of the security of port areas will be the subject of further joint work between the International Maritime Organization and the International Labour Organization. It was also agreed that the provisions should not extend to the actual response to attacks or to any necessary clear-up activities after such an attack.

6 In drafting the provision care has been taken to ensure compatibility with the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping and Certification for Seafarers, 1978, as amended, the International Safety Management (ISM) Code and the harmonised system of survey and certification.

7 The provisions represent a significant change in the approach of the international maritime industries to the issue of security in the maritime transport sector. It is recognised that they may place a significant additional burden on certain Contracting Governments. The importance of Technical Cooperation to assist Contracting Governments implement the provisions is fully recognised.

8 Implementation of the provisions will require continuing effective co-operation and understanding between all those involved with, or using, ships and port facilities including ship's personnel, port personnel, passengers, cargo interests, ship and port management and those in National and Local Authorities with security responsibilities. Existing practices and procedures will have to be reviewed and changed if they do not provide an adequate level of security. In the interests of enhanced maritime security additional responsibilities will have to be carried by the shipping and port industries and by National and Local Authorities.

9 The guidance given in Part B of this Code should be taken into account when implementing the security provisions set out in Chapter XI-2 of SOLAS 74 and in Part A of this Code. However, it is recognised that the extent to which the guidance applies may vary depending on the nature of the port facility and of the ship, its trade and/or cargo.

10 Nothing in this Code shall be interpreted or applied in a manner inconsistent with the proper respect of fundamental rights and freedoms as set out in international instruments, particularly those relating to maritime workers and refugees including the International Labour Organisation Declaration of Fundamental Principles and Rights at Work as well as international standards concerning maritime and port workers.

11 Recognizing that the Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965, as amended, provides that foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship

have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order, Contracting Governments when approving ship and port facility security plans should pay due cognisance to the fact that ship's personnel live and work on the vessel and need shore leave and access to shore based seafarer welfare facilities, including medical care.

## PART A

### THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED MANDATORY REQUIREMENTS REGARDING THE PROVISIONS OF CHAPTER XI-2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

#### 1 GENERAL

##### 1.1 Introduction

This part of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities contains mandatory provisions to which reference is made in chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

##### 1.2 Objectives

The objectives of this Code are:

- 1 to establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade;
- 2 to establish the respective roles and responsibilities of the Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, at the national and international level for ensuring maritime security;
- 3 to ensure the early and efficient collection and exchange of security-related information;
- 4 to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and
- 5 to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

##### 1.3 Functional requirements

In order to achieve its objectives, this Code embodies a number of functional requirements. These include, but are not limited to:

- 1 gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such

information with appropriate Contracting Governments;

- 2 requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities;
- 3 preventing unauthorized access to ships, port facilities and their restricted areas;
- 4 preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities;
- 5 providing means for raising the alarm in reaction to security threats or security incidents;
- 6 requiring ship and port facility security plans based upon security assessments; and
- 7 requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

#### 2 DEFINITIONS

2.1 For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

- 1 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.
- 2 *Regulation* means a regulation of the Convention.
- 3 *Chapter* means a chapter of the Convention.
- 4 *Ship security plan* means a plan developed to ensure the application of measures on board the ship designed to protect persons on board, cargo, cargo transport units, ship's stores or the ship from the risks of a security incident.
- 5 *Port facility security plan* means a plan developed to ensure the application of measures designed to protect the port facility and ships, persons, cargo, cargo transport units and ship's stores within the port facility from the risks of a security incident.
- 6 *Ship security officer* means the person on board the ship, accountable to the master, designated by the Company as responsible for the security of the ship, including implementation and maintenance of the ship security plan and for liaison with the company security officer and port facility security officers.
- 7 *Company security officer* means the person designated by the Company for ensuring that a ship security assessment is carried out; that a ship security plan is developed, submitted for approval, and thereafter implemented and maintained and for liaison with port facility security officers and the ship security officer.
- 8 *Port facility security officer* means the person designated as responsible for the development, implementation, revision and maintenance of the port facility security plan and for liaison



with the ship security officers and company security officers.

9 *Security level 1* means the level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.

10 *Security level 2* means the level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.

11 *Security level 3* means the level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

2.2 The term “ship”, when used in this Code, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft as defined in regulation XI-2/1.

2.3 The term “Contracting Government” in connection with any reference to a port facility, when used in sections 14 to 18, includes a reference to the Designated Authority..

2.4 Terms not otherwise defined in this part shall have the same meaning as the meaning attributed to them in chapters I and XI-2.

### 3 APPLICATION

3.1 This Code applies to:

1 the following types of ships engaged on international voyages:

1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

3 mobile offshore drilling units; and

2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

3.2 Notwithstanding the provisions of section 3.1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this part of the Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

3.2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under section 3.2, on a port facility security assessment carried out in accordance with this part of the Code.

3.2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under section 3.2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by chapter XI-2 or by this part of the Code.

3.3 This Code does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

3.4 Sections 5 to 13 and 19 of this part apply to Companies and ships as specified in regulation XI-2/4.

3.5 Sections 5 and 14 to 18 of this part apply to port facilities as specified in regulation XI-2/10.

3.6 Nothing in this Code shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

### 4 RESPONSIBILITIES OF CONTRACTING GOVERNMENTS

4.1 Subject to the provisions of regulation XI-2/3 and XI-2/7, Contracting Governments shall set security levels and provide guidance for protection from security incidents. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident. Factors to be considered in setting the appropriate security level include:

1 the degree that the threat information is credible;

2 the degree that the threat information is corroborated;

3 the degree that the threat information is specific or imminent; and

4 the potential consequences of such a security incident.

4.2 Contracting Governments, when they set security level 3, shall issue, as necessary, appropriate instructions and shall provide security related information to the ships and port facilities that may be affected.

4.3 Contracting Governments may delegate to a recognized security organization certain of their security related duties under chapter XI-2 and this part of the Code with the exception of:

1 setting of the applicable security level;

2 approving a Port Facility Security Assessment and subsequent amendments to an approved assessment;

3 determining the port facilities which will be required to designate a Port Facility Security Officer;

4 approving a Port Facility Security Plan and subsequent amendments to an approved plan;

5 exercising control and compliance measures pursuant to regulation XI-2/9; and

6 establishing the requirements for a Declaration of Security.

4.4 Contracting Governments shall, to the extent they consider appropriate, test the effectiveness of the Ship or the Port Facility Security Plans, or of amendments to such plans, they have approved, or, in the case of ships, of plans which have been approved on their behalf.

## 5 DECLARATION OF SECURITY

5.1 Contracting Governments shall determine when a Declaration of Security is required by assessing the risk the ship/port interface or ship to ship activity poses to people, property or the environment.

5.2 A ship can request completion of a Declaration of Security when:

- 1 the ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with;
- 2 there is an agreement on Declaration of Security between Contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on those voyages;
- 3 there has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable;
- 4 the ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan; or
- 5 the ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan.

5.3 Requests for the completion of a Declaration of Security, under this section, shall be acknowledged by the applicable port facility or ship.

5.4 The Declaration of Security shall be completed by:

- 1 the master or the ship security officer on behalf of the ship(s); and, if appropriate,
- 2 the port facility security officer or, if the Contracting Government determines otherwise, by any other body responsible for shore-side security, on behalf of the port facility.

5.5 The Declaration of Security shall address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship (or between ships) and shall state the responsibility for each.

5.6 Contracting Governments shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by the port facilities located within their territory.

5.7 Administrations shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by ships entitled to fly their flag.

## 6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company shall establish in the ship security plan that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the

security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.

6.2 The Company shall ensure that the company security officer, the master and the ship security officer are given the necessary support to fulfil their duties and responsibilities in accordance with chapter XI-2 and this part of the Code.

## 7 SHIP SECURITY

7.1 A ship is required to act upon the security levels set by Contracting Governments as set out below.

7.2 At security level 1, the following activities shall be carried out, through appropriate measures, on all ships, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

- 1 ensuring the performance of all ship security duties;
- 2 controlling access to the ship;
- 3 controlling the embarkation of persons and their effects;
- 4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- 5 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
- 6 supervising the handling of cargo and ship's stores; and
- 7 ensuring that security communication is readily available.

7.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.5 Whenever security level 2 or 3 is set by the Administration, the ship shall acknowledge receipt of the instructions on change of the security level.

7.6 Prior to entering a port, or whilst in a port within the territory of a Contracting Government that has set security level 2 or 3, the ship shall acknowledge receipt of this instruction and shall confirm to the port facility security officer the initiation of the implementation of the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 in instructions issued by the Contracting Government which has set security level 3. The ship shall report any difficulties in implementation. In such cases, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and coordinate the appropriate actions.

7.7 If a ship is required by the Administration to set, or is already at, a higher security level than that set for the port it intends to enter or in which it is already located, then the ship shall advise, without delay, the competent authority of the Contracting Government within whose territory the port facility is located and the port facility security officer of the situation.

7.7.1 In such cases, the ship security officer shall liaise with the port facility security officer and coordinate appropriate actions, if necessary.

7.8 An Administration requiring ships entitled to fly its flag to set security level 2 or 3 in a port of another Contracting Government shall inform that Contracting Government without delay.

7.9 When Contracting Governments set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, such ships shall be advised to maintain vigilance and report immediately to their Administration and any nearby coastal States any information that comes to their attention that might affect maritime security in the area.

7.9.1 When advising such ships of the applicable security level, a Contracting Government shall, taking into account the guidance given in the part B of this Code, also advise those ships of any security measure that they should take and, if appropriate, of measures that have been taken by the Contracting Government to provide protection against the threat.

## 8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

8.1 The ship security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the ship security plan.

8.2 The company security officer shall ensure that the ship security assessment is carried out by persons with appropriate skills to evaluate the security of a ship, in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

8.3 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognised security organisation may carry out the ship security assessment of a specific ship.

8.4 The ship security assessment shall include an on-scene security survey and, at least, the following elements:

- 1 identification of existing security measures, procedures and operations;
- 2 identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;
- 3 identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures; and
- 4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

8.5 The ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and retained by the Company.

## 9 SHIP SECURITY PLAN

9.1 Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in this part of the Code.

9.1.1 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognised security organisation may prepare the ship security plan for a specific ship.

9.2 The Administration may entrust the review and approval of ship security plans, or of amendments to a previously approved plan, to recognised security organisations.

9.2.1 In such cases the recognised security organisation, undertaking the review and approval of a ship security plan, or its amendments, for a specific ship shall not have been involved in either the preparation of the ship security assessment or of the ship security plan, or of the amendments, under review.

9.3 The submission of a ship security plan, or of amendments to a previously approved plan, for approval shall be accompanied by the security assessment on the basis of which the plan, or the amendments, have been developed.

9.4 Such a plan shall be developed, taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be written in the working language or languages of the ship. If the language or languages used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included. The plan shall address, at least, the following:

- 1 measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against people, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;
- 2 identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;
- 3 measures for the prevention of unauthorized access to the ship;
- 4 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;
- 5 procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3;
- 6 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;
- 7 duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;



- 8 procedures for auditing the security activities;
- 9 procedures for training, drills and exercises associated with the plan;
- 10 procedures for interfacing with port facility security activities;
- 11 procedures for the periodic review of the plan and for updating;
- 12 procedures for reporting security incidents;
- 13 identification of the ship security officer;
- 14 identification of the company security officer including with 24-hour contact details;
- 15 procedures to ensure the inspection, testing, calibration, and maintenance of any security equipment provided on board, if any;
- 16 frequency for testing or calibration any security equipment provided on board, if any;
- 17 identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided;<sup>1</sup> and
- 18 procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts.<sup>1</sup>

9.4.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company or of the ship.

9.5 The Administration shall determine which changes to an approved ship security plan or to any security equipment specified in an approved plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes shall be at least as effective as those measures prescribed in chapter XI-2 and this part of the Code.

9.5.1 The nature of the changes to the ship security plan or the security equipment that have been specifically approved by the Administration, pursuant to section 9.5, shall be documented in a manner that clearly indicates such approval. This approval shall be available on board and shall be presented together with the International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate). If these changes are temporary, once the original approved measures or equipment are reinstated, this documentation no longer needs to be retained by the ship.

9.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at

preventing its unauthorised deletion, destruction or amendment.

9.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

9.8 Ship security plans are not subject to inspection by officers duly authorised by a Contracting Government to carry out control and compliance measures in accordance with regulation XI-2/9, save in circumstances specified in section 9.8.1.

9.8.1 If the officers duly authorised by a Contracting Government have clear grounds to believe that the ship is not in compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, and the only means to verify or rectify the non-compliance is to review the relevant requirements of the ship security plan, limited access to the specific sections of the plan relating to the non-compliance is exceptionally allowed, but only with the consent of the Contracting Government of, or the master of, the ship concerned. Nevertheless, the provisions in the plan relating to section 9.4 subsections .2, .4, .5, .7, .15, .17 and .18 of this part of the Code are considered as confidential information, and cannot be subject to inspection unless otherwise agreed by the Contracting Governments concerned.

## 10 RECORDS

10.1 Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3:

- 1 training, drills and exercises;
- 2 security threats and security incidents;
- 3 breaches of security;
- 4 changes in security level;
- 5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been;
- 6 internal audits and reviews of security activities;
- 7 periodic review of the ship security assessment;
- 8 periodic review of the ship security plan;
- 9 implementation of any amendments to the plan; and
- 10 maintenance, calibration and testing of security equipment, if any including testing of the ship security alert system.

10.2 The records shall be kept in the working language or languages of the ship. If the language or languages used are not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

10.3 The records may be kept in an electronic format. In such a case, they shall be protected by procedures aimed at preventing their unauthorised deletion, destruction or amendment.

10.4 The records shall be protected from unauthorized access or disclosure.

<sup>1</sup>Administrations may allow, in order to avoid any compromising of the objective of providing on board the ship security alert system, this information to be kept elsewhere on board in a document known to the master, the ship security officer and other senior shipboard personnel as may be decided by the Company.

**11 COMPANY SECURITY OFFICER**

11.1 The Company shall designate a company security officer. A person designated as the company security officer may act as the company security officer for one or more ships, depending on the number or types of ships the Company operates provided it is clearly identified for which ships this person is responsible. A Company may, depending on the number or types of ships they operate designate several persons as company security officers provided it is clearly identified for which ships each person is responsible.

11.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the Code, the duties and responsibilities of the company security officer shall include, but are not limited to:

- 1 advising the level of threats likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;
- 2 ensuring that ship security assessments are carried out;
- 3 ensuring the development, the submission for approval, and thereafter the implementation and maintenance of the ship security plan;
- 4 ensuring that the ship security plan is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship;
- 5 arranging for internal audits and reviews of security activities;
- 6 arranging for the initial and subsequent verifications of the ship by the Administration or the recognised security organisation;
- 7 ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;
- 8 enhancing security awareness and vigilance;
- 9 ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship;
- 10 ensuring effective communication and co-operation between the ship security officer and the relevant port facility security officers;
- 11 ensuring consistency between security requirements and safety requirement;
- 12 ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and
- 13 ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.

**12 SHIP SECURITY OFFICER**

12.1 A ship security officer shall be designated on each ship.

12.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the Code, the duties and responsibilities of the ship security officer shall include, but are not limited to:

- 1 undertaking regular security inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are maintained;
- 2 maintaining and supervising the implementation of the ship security plan, including any amendments to the plan;
- 3 co-ordinating the security aspects of the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant port facility security officers;
- 4 proposing modifications to the ship security plan;
- 5 reporting to the Company Security Officer any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implementing any corrective actions;
- 6 enhancing security awareness and vigilance on board;
- 7 ensuring that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate;
- 8 reporting all security incidents;
- 9 co-ordinating implementation of the ship security plan with the company security officer and the relevant port facility security officer; and
- 10 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any.

**13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY**

13.1 The company security officer and appropriate shore-based personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.2 The ship security officer shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties and responsibilities shall understand their responsibilities for ship security as described in the ship security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in Part B of this Code.

13.4 To ensure the effective implementation of the ship security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the ship type, ship personnel



changes, port facilities to be visited and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

13.5 The company security officer shall ensure the effective coordination and implementation of ship security plans by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

#### 14 PORT FACILITY SECURITY

14.1 A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship, ship's personnel and visitors, goods and services.

14.2 At security level 1, the following activities shall be carried out through appropriate measures in all port facilities, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

- 1 ensuring the performance of all port facility security duties;
- 2 controlling access to the port facility;
- 3 monitoring of the port facility, including anchoring and berthing area(s);
- 4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- 5 supervising the handling of cargo;
- 6 supervising the handling of ship's stores; and
- 7 ensuring that security communication is readily available.

14.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4.1 In addition, at security level 3, port facilities are required to respond to and implement any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

14.5 When a port facility security officer is advised that a ship encounters difficulties in complying with the requirements of chapter XI-2 or this part or in implementing the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 following any security instructions given

by the Contracting Government within whose territory the port facility is located, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate appropriate actions.

14.6 When a port facility security officer is advised that a ship is at a security level, which is higher than that of the port facility, shall report the matter to the competent authority and shall liaise with the ship security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

#### 15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

15.1 The port facility security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the port facility security plan.

15.2 The port facility security assessment shall be carried out by the Contracting Government within whose territory the port facility is located. A Contracting Government may authorise a recognised security organisation to carry out the port facility security assessment of a specific port facility located within its territory.

15.2.1 When the port facility security assessment has been carried out by a recognised security organisation, the security assessment shall be reviewed and approved for compliance with this section by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

15.3 The persons carrying out the assessment shall have appropriate skills to evaluate the security of the port facility in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

15.4 The port facility security assessments shall periodically be reviewed and updated, taking account of changing threats and/or minor changes in the port facility and shall always be reviewed and updated when major changes to the port facility take place.

15.5 The port facility security assessment shall include, at least, the following elements:

- 1 identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect;
- 2 identification of possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures;
- 3 identification, selection and prioritization of counter measures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability; and
- 4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

15.6 The Contracting Government may allow a port facility security assessment to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and

design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an arrangement shall communicate to the Organization particulars thereof.

15.7 Upon completion of the port facility security assessment, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

## 16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

16.1 A port facility security plan shall be developed and maintained, on the basis of a port facility security assessment, for each port facility, adequate for the ship/port interface. The plan shall make provisions for the three security levels, as defined in this part of the Code.

16.1.1 Subject to the provisions of section 16.2, a recognized security organization may prepare the port facility security plan of a specific port facility.

16.2 The port facility security plan shall be approved by the Contracting Government in whose territory the port facility is located.

16.3 Such a plan shall be developed taking into account the guidance given in Part B of this Code and shall be in the working language of the port facility. The plan shall address, at least, the following:

- 1 measures designed to prevent weapons or any other dangerous substances and devices intended for use against people, ships or ports and the carriage of which is not authorized, from being introduced into the port facility or on board a ship;
- 2 measures designed to prevent unauthorized access to the port facility, to ships moored at the facility, and to restricted areas of the facility;
- 3 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the port facility or ship/port interface;
- 4 procedures for responding to any security instructions the Contracting Government, in whose territory the port facility is located, may give at security level 3;
- 5 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;
- 6 duties of port facility personnel assigned security responsibilities and of other facility personnel on security aspects;
- 7 procedures for interfacing with ship security activities;
- 8 procedures for the periodic review of the plan and updating;

- 9 procedures for reporting security incidents;
- 10 identification of the port facility security officer including 24-hour contact details;
- 11 measures to ensure the security of the information contained in the plan;
- 12 measures designed to ensure effective security of cargo and the cargo handling equipment at the port facility;
- 13 procedures for auditing the port facility security plan;
- 14 procedures for responding in case the ship security alert system of a ship at the port facility has been activated; and
- 15 procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers, welfare and labour organizations.

16.3.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the port facility.

16.4 The port facility security plan may be combined with, or be part of, the port security plan or any other port emergency plan or plans.

16.5 The Contracting Government in whose territory the port facility is located shall determine which changes to the port facility security plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by them.

16.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorised deletion, destruction or amendment.

16.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16.8 Contracting Governments may allow a port facility security plan to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an alternative arrangement, shall communicate to the Organization particulars thereof.

## 17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 A port facility security officer shall be designated for each port facility. A person may be designated as the port facility security officer for one or more port facilities.

17.2 In addition to those specified elsewhere in this part of the Code, the duties and responsibilities of the port facility security officer shall include, but are not limited to:

- 1 conducting an initial comprehensive security survey of the port facility taking into account the relevant port facility security assessment;

- 2 ensuring the development and maintenance of the port facility security plan;
- 3 implementing and exercising the port facility security plan;
- 4 undertaking regular security inspections of the port facility to ensure the continuation of appropriate security measures;
- 5 recommending and incorporating, as appropriate, modifications to the port facility security plan in order to correct deficiencies and to update the plan to take into account of relevant changes to the port facility;
- 6 enhancing security awareness and vigilance of the port facility personnel;
- 7 ensuring adequate training has been provided to personnel responsible for the security of the port facility;
- 8 reporting to the relevant authorities and maintaining records of occurrences which threaten the security of the port facility;
- 9 co-ordinating implementation of the port facility security plan with the appropriate Company and ship security officer(s);
- 10 co-ordinating with security services, as appropriate;
- 11 ensuring that standards for personnel responsible for security of the port facility are met;
- 12 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any; and
- 13 assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested.

17.3 The port facility security officer shall be given the necessary support to fulfil the duties and responsibilities imposed by chapter XI-2 and this part of this Code.

## **18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY**

18.1 The port facility security officer and appropriate port facility security personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.2 Port facility personnel having specific security duties shall understand their duties and responsibilities for port facility security, as described in the port facility security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.3 To ensure the effective implementation of the port facility security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the types of

operations of the port facility, port facility personnel changes, the type of ship the port facility is serving and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

18.4 The port facility security officer shall ensure the effective coordination and implementation of the port facility security plan by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

## **19 VERIFICATION AND CERTIFICATION FOR SHIPS**

### **19.1 Verifications**

19.1.1 Each ship to which this part of the Code applies shall be subject to the verifications specified below:

- 1 an initial verification before the ship is put in service or before the certificate required under section 19.2 is issued for the first time, which shall include a complete verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of chapter XI-2, this part of the Code and the approved ship security plan. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2 and this part of the Code, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;
- 2 a renewal verification at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where section 19.3.1 or 19.3.4 is applicable. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2, this part of the Code and the approved Ship Security Plan, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;
- 3 at least one intermediate verification. If only one intermediate verification is carried out it shall take place between the second and third anniversary date of the certificate as defined in regulation I/2(n). The intermediate verification shall include inspection of the security system and any associated security equipment of the ship to ensure that it remains satisfactory for the service for which the ship is intended. Such intermediate verification shall be endorsed on the certificate;
- 4 any additional verifications as determined by the Administration.

19.1.2 The verifications of ships shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the verifications to a recognized security organization referred to in regulation XI-2/1.



19.1.3 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the verification and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

19.1.4 The security system and any associated security equipment of the ship after verification shall be maintained to conform with the provisions of regulations XI-2/4.2 and XI-2/6, this part of the Code and the approved ship security plan. After any verification under section 19.1.1 has been completed, no changes shall be made in security system and in any associated security equipment or the approved ship security plan without the sanction of the Administration.

## 19.2 Issue or endorsement of certificate

19.2.1 An International Ship Security Certificate shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with the provisions of section 19.1.

19.2.2 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by the a recognized security organization acting on behalf of the Administration.

19.2.3 Another Contracting Government may, at the request of the Administration, cause the ship to be verified and, if satisfied that the provisions of section 19.1.1 are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Ship Security Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Code.

19.2.3.1 A copy of the certificate and a copy of the verification report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

19.2.3.2 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under section 19.2.2.

19.2.4 The International Ship Security Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

## 19.3 Duration and validity of certificate

19.3.1 An International Ship Security Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

19.3.2 When the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.1 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal

verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.2 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

19.3.3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in section 19.3.1, provided that the verifications referred to in section 19.1.1 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

19.3.4 If a renewal verification has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or recognized security organization acting on behalf of the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

19.3.5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this section may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.7 If an intermediate verification is completed before the period specified in section 19.1.1, then:

- 1 the expiry date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three years later than the date on which the intermediate verification was completed;
- 2 the expiry date may remain unchanged provided one or more additional verifications are carried out so that the maximum intervals between the verifications prescribed by section 19.1.1 are not exceeded.

19.3.8 A certificate issued under section 19.2 shall cease to be valid in any of the following cases:

- 1 if the relevant verifications are not completed within the periods specified under section 19.1.1;
- 2 if the certificate is not endorsed in accordance with section 19.1.1.3 and 19.3.7.2 if applicable;
- 3 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company; and
- 4 upon transfer of the ship to the flag of another State.

19.3.9 In the case of:

- 1 a transfer of a ship to the flag of another Contracting Government, the Contracting Government whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the receiving Administration copies of, or all information relating to, the International Ship Security Certificate carried by the ship before the transfer and copies of available verification reports, or
- 2 a Company that assumes responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company, the previous Company shall as soon as possible, transmit to the receiving Company copies of any information related to the International Ship Security Certificate or to facilitate the verifications described in section 19.4.2.

#### 19.4 Interim certification

19.4.1 The certificates specified in section 19.2 shall be issued only when the Administration issuing the certificate is fully satisfied that the ship complies with the requirements of section 19.1. However, after [1 July 2004], for the purposes of:

- 1 a ship without a certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;
- 2 transfer of a ship from the flag of a Contracting Government to the flag of another Contracting Government;
- 3 transfer of a ship to the flag of a Contracting Government from a State which is not a Contracting Government; or
- 4 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company;

until the certificate referred to in section 19.2 is issued, the Administration may cause an Interim International Ship Security Certificate to be issued, in a form corresponding to the model given in the Appendix to this part of the Code.

19.4.2 An Interim International Ship Security Certificate shall only be issued when the Administration

or recognized security organization, on behalf of the Administration, has verified that:

- 1 the ship security assessment required by this part of the Code has been completed,
- 2 a copy of the ship security plan meeting the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code is provided on board, has been submitted for review and approval, and is being implemented on the ship;
- 3 the ship is provided with a ship security alert system meeting the requirements of regulation XI-2/6, if required,
- 4 the Company Security Officer:
  - 1 has ensured:
    - 1 the review of the ship security plan for compliance with this part of the Code,
    - 2 that the plan has been submitted for approval, and
    - 3 that the plan is being implemented on the ship, and
  - 2 has established the necessary arrangements, including arrangements for drills, exercises and internal audits, through which the Company Security Officer is satisfied that the ship will successfully complete the required verification in accordance with section 19.1.1.1, within 6 months;
  - 5 arrangements have been made for carrying out the required verifications under section 19.1.1.1;
  - 6 the master, the ship's security officer and other ship's personnel with specific security duties are familiar with their duties and responsibilities as specified in this part of the Code; and with the relevant provisions of the ship security plan placed on board; and have been provided such information in the working language of the ship's personnel or languages understood by them; and
  - 7 the ship security officer meets the requirements of this part of the Code.

19.4.3 An Interim International Ship Security Certificate may be issued by the Administration or by a recognized security organization authorized to act on its behalf.

19.4.4 An Interim International Ship Security Certificate shall be valid for 6 months, or until the certificate required by section 19.2 is issued, whichever comes first, and may not be extended.

19.4.5 No Contracting Government shall cause a subsequent, consecutive Interim International Ship Security Certificate to be issued to a ship if, in the judgment of the Administration or the recognized security organization, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and this part of the Code beyond the

period of the initial interim certificate as specified in section 19.4.4.

19.4.6 For the purposes of regulation XI-2/9, Contracting Governments may, prior to accepting an Interim International Ship Security Certificate as a valid certificate, ensure that the requirements of sections 19.4.2.4 to 19.4.2.6 have been met.

**APPENDIX TO PART A**

**APPENDIX 1**

Form of the International Ship Security Certificate

**INTERNATIONAL SHIP SECURITY  
CERTIFICATE**

(official seal) (State)

Certificate Number

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 \_\_\_\_\_  
(name of State)

by \_\_\_\_\_  
(persons or organization authorized)

Name of ship :.....  
Distinctive number or letters :.....  
Port of registry :.....  
Type of ship :.....  
Gross tonnage :.....  
IMO Number :.....  
Name and address of the Company :.....

**THIS IS TO CERTIFY:**

1 that 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 that 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 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based .....

This Certificate is valid until .....

subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at .....  
(place of issue of the Certificate)

Date of issue .....  
(signature of the duly authorized official  
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE  
VERIFICATION**

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Intermediate verification Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL  
VERIFICATIONS\***

Additional verification Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional verification Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional verification Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE  
WITH SECTION A/19.3.7.2 OF THE ISPS CODE**

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\* This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided for in section 19.1.1.4.



**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE  
IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE  
SECTION A/19.3.3 OF THE ISPS CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL  
VERIFICATION HAS BEEN COMPLETED AND  
SECTION A/19.3.4 OF THE ISPS CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF  
THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT  
OF VERIFICATION WHERE SECTION A/19.3.5 OF  
THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF  
GRACE WHERE SECTION A/19.3.6 OF THE ISPS  
CODE APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5 / 19.3.6\* of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF  
EXPIRY DATE WHERE SECTION A/19.3.7.1 OF  
THE ISPS CODE APPLIES**

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date\*\* is .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

\* Delete as appropriate.

\*\* In case of completion of this part of the certificate the expiry date shown on the front of the certificate shall also be amended accordingly.

**APPENDIX 2**

Form of the Interim International Ship Security  
Certificate

**INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY  
CERTIFICATE**

..... *(official seal)* ..... *(State)*

Certificate No. ....

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 \_\_\_\_\_  
*(name of State)*

by \_\_\_\_\_  
*(persons or organization authorized)*

Name of ship : .....

Distinctive number or letters : .....

Port of registry : .....

Type of ship : .....

Gross tonnage : .....

IMO Number : .....

Name and address of company : .....

Is this a subsequent, consecutive interim certificate? Yes/  
No\*

If Yes, date of issue of initial interim certificate.....

THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of section  
A/19.4.2 of the ISPS Code have been complied with.

This Certificate is issued pursuant to section A/19.4 of  
the ISPS Code.

This Certificate is valid until.....

Issued at .....  
*(place of issue of the certificate)*

Date of issue .....  
*(signature of the duly authorized  
official issuing the Certificate)*

*(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)*

Delete as appropriate

**PART B****GUIDANCE REGARDING THE PROVISIONS OF  
CHAPTER XI-2 OF THE ANNEX TO THE  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE  
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED  
AND PART A OF THIS CODE****1 INTRODUCTION****General**

1.1 The preamble of this Code indicates that chapter XI-2 and part A of this Code establish the new international framework of measures to enhance maritime security and through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

1.2 This introduction outlines, in a concise manner, the processes envisaged in establishing and implementing the measures and arrangements needed to achieve and maintain compliance with the provisions of chapter XI-2 and of part A of this Code and identifies the main elements on which guidance is offered. The guidance is provided in paragraphs 2 through to 19. It also sets down essential considerations, which should be taken into account when considering the application of the guidance relating to ships and port facilities.

1.3 If the reader's interest relates to ships alone, it is strongly recommended that this part of the Code is still read as a whole, particularly the sections relating to port facilities. The same applies to those whose primary interest are port facilities; they should also read the sections relating to ships.

1.4 The guidance provided in the following sections relates primarily to protection of the ship when it is at a port facility. There could, however, be situations when a ship may pose a threat to the port facility, e.g. because, once within the port facility, it could be used as a base from which to launch an attack. When considering the appropriate security measures to respond to ship-based security threats, those completing the Port Facility Security Assessment or preparing the Port Facility Security Plan should consider making appropriate adaptations to the guidance offered in the following sections.

1.5 The reader is advised that nothing in this Part of the Code should be read or interpreted in conflict with any of the provisions of either chapter XI-2 or part A of this Code and that the aforesaid provisions always prevail and override any unintended inconsistency which may have been inadvertently expressed in this Part of the Code. The guidance provided in this Part of the Code should always be read, interpreted and applied in a manner which is consistent with the aims, objectives and principles established in chapter XI-2 and part A of this Code.

**Responsibilities of Contracting Governments**

1.6 Contracting Governments have, under the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code, various responsibilities, which, amongst others, include:

- setting the applicable security level;

- approving the Ship Security Plan and relevant amendments to a previously approved plan;
- verifying the compliance of ships with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code and issuing to ships the International Ship Security Certificate;
- determining which of the port facilities located within their territory are required to designate a Port Facility Security Officer who will be responsible for the preparation of the Port Facility Security Plan;
- ensuring completion and approval of the Port Facility Security Assessment and of any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- approving the Port Facility Security Plan and any subsequent amendments to a previously approved plan; and
- exercising control and compliance measures;
- testing approved plans; and
- communicating information to the International Maritime Organization and to the shipping and port industries.

1.7 Contracting Governments can designate, or establish, Designated Authorities within Government to undertake, with respect to port facilities, their security duties under chapter XI-2 and Part A of this Code and allow Recognised Security Organisations to carry out certain work with respect to port facilities but the final decision on the acceptance and approval of this work should be given by the Contracting Government or the Designated Authority. Administrations may also delegate the undertaking of certain security duties, relating to ships, to Recognised Security Organizations. The following duties or activities cannot be delegated to a Recognized Security Organization:

- setting of the applicable security level;
- determining which of the port facilities located within the territory of a Contracting Government are required to designate a Port Facility Security Officer and to prepare a Port Facility Security Plan;
- approving a Port Facility Security Assessment or any subsequent amendments to a previously approved assessment;
- approving a Port Facility Security Plan or any subsequent amendments to a previously approved plan;
- exercising control and compliance measures; and
- establishing the requirements for a Declaration of Security.

### Setting the Security Level

1.8 The setting of the security level applying at any particular time is the responsibility of Contracting Governments and can apply to ships and port facilities. Part A of this Code defines three security levels for international use. These are:

- Security Level 1, normal; the level at which ships and port facilities normally operate;
- Security Level 2, heightened; the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- Security Level 3, exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

### The Company and the Ship

1.9 Any Company operating ships to which chapter XI-2 and part A of this Code apply has to designate a Company Security Officer for the Company and a Ship Security Officer for each of its ships. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills, and exercises are defined in part A of this Code.

1.10 The Company Security Officer's responsibilities include, in brief amongst others, ensuring that a Ship Security Assessment is properly carried out, that a Ship Security Plan is prepared and submitted for approval by, or on behalf of, the Administration and thereafter is placed on board each ship to which part A of this Code applies and in respect of which that person has been appointed as the Company Security Officer.

1.11 The Ship Security Plan should indicate the operational and physical security measures the ship itself should take to ensure it always operates at security level 1. The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the ship itself can take to move to and operate at security level when instructed to do so. Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the ship could take to allow prompt response to the instructions that may be issued to the ship by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.12 The ships to which the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code apply are required to have, and operated in accordance with, a Ship Security Plan approved by, or on behalf of, the Administration. The Company and Ship Security Officer should monitor the continuing relevance and effectiveness of the plan, including the undertaking of internal audits. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Administration has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation by the ship.

1.13 The ship has to carry an International Ship Security Certificate indicating that it complies with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code. Part

A of this Code includes provisions relating to the verification and certification of the ship's compliance with the requirements on an initial, renewal and intermediate verification basis.

1.14 When a ship is at a port or is proceeding to a port of a Contracting Government, the Contracting Government has the right, under the provisions of regulation XI-2/9, to exercise various control and compliance measures with respect to that ship. The ship is subject to port State control inspections but such inspections will not normally extend to examination of the Ship Security Plan itself except in specific circumstances. The ship may, also, be subject to additional control measures if the Contracting Government exercising the control and compliance measures has reason to believe that the security of the ship has, or the port facilities it has served have, been compromised.

1.15 The ship is also required to have onboard information, to be made available to Contracting Governments upon request, indicating who is responsible for deciding the employment of the ship's personnel and for deciding various aspects relating to the employment of the ship.

### The Port Facility

1.16 Each Contracting Government has to ensure completion of a Port Facility Security Assessment for each of the port facilities, located within its territory, serving ships engaged on international voyages.

The Contracting Government, a Designated Authority or a Recognized Security Organization may carry out this assessment. The completed Port Facility Security Assessment has to be approved by the Contracting Government or the Designated Authority concerned. This approval cannot be delegated. Port Facility Security Assessments should be periodically reviewed.

1.17 The Port Facility Security Assessment is fundamentally a risk analysis of all aspects of a port facility's operation in order to determine which part(s) of it are more susceptible, and/or more likely, to be the subject of attack. Security risk is a function of the threat of an attack coupled with the vulnerability of the target and the consequences of an attack.

The assessment must include the following components:

- the perceived threat to port installations and infrastructure must be determined;
- the potential vulnerabilities identified; and
- the consequences of incidents calculated.

On completion of the analysis, it will be possible to produce an overall assessment of the level of risk. The Port Facility Security Assessment will help determine which port facilities are required to appoint a Port Facility Security Officer and prepare a Port Facility Security Plan.

1.18 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are



required to designate a Port Facility Security Officer. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills and exercises are defined in part A of this Code.

1.19 The Port Facility Security Plan should indicate the operational and physical security measures the port facility should take to ensure that it always operates at security level 1. The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the port facility can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so. Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the port facility could take to allow prompt response to the instructions that may be issued by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.20 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to have, and operate in accordance with, a Port Facility Security Plan approved by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned. The Port Facility Security Officer should implement its provisions and monitor the continuing effectiveness and relevance of the plan, including commissioning internal audits of the application of the plan. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Contracting Government or the Designated Authority concerned has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation at the port facility. The Contracting Government or the Designated Authority concerned may test the effectiveness of the plan. The Port Facility Security Assessment covering the port facility or on which the development of the plan has been based should be regularly reviewed. All these activities may lead to amendment of the approved plan. Any amendments to specified elements of an approved plan will have to be submitted for approval by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.

1.21 Ships using port facilities may be subject to the port State control inspections and additional control measures outlined in regulation XI-2/9. The relevant authorities may request the provision of information regarding the ship, its cargo, passengers and ship's personnel prior to the ship's entry into port. There may be circumstances in which entry into port could be denied.

### Information and Communication

1.22 Chapter XI-2 and part A of this Code require Contracting Governments to provide certain information to the International Maritime Organization and for information to be made available to allow effective communication between Contracting Governments and between Company/Ship Security Officers and the Port Facility Security Officers responsible for the port facility their ships visit.

## 2 DEFINITIONS

2.1 No guidance is provided with respect to the definitions set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

2.2 For the purpose of this Part of the Code:

- 1 *.section.* means a section of part A of the Code and is indicated as *.section A/*<followed by the number of the section>;
- 2 *.paragraph.* means a paragraph of this Part of the Code and is indicated as *.paragraph* <followed by the number of the paragraph>; and
- 3 *.Contracting Government.*, when used in paragraphs 14 to 18, means the *.Contracting Government* within whose territory the port facility is located. and includes a reference to the *.Designated Authority.*

## 3 APPLICATION

### General

3.1 The guidance given in this Part of the Code should be taken into account when implementing the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code.

3.2 However, it should be recognized that the extent to which the guidance on ships applies will depend on the type of ship, its cargoes and/or passengers, its trading pattern and the characteristics of the port facilities visited by the ship.

3.3 Similarly, in relation to the guidance on port facilities, the extent to which this guidance applies will depend on the port facilities, the types of ships using the port facility, the types of cargo and/or passengers and the trading patterns of visiting ships.

3.4 The provisions of chapter XI-2 and part A of this Code are not intended to apply to port facilities designed and used primarily for military purposes.

## 4 RESPONSIBILITY OF CONTRACTING GOVERNMENTS

### Security of Assessments and Plans

4.1 Contracting Governments should ensure that appropriate measures are in place to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security sensitive material relating to Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans, and to individual assessments or plans.

### Designated Authorities

4.2 Contracting Governments may identify a Designated Authority within Government to undertake their security duties relating to port facilities as set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

### Recognized Security Organizations

4.3 Contracting Governments may authorize a Recognized Security Organization (RSO) to undertake certain security related activities, including:

- 1 approval of Ship Security Plans, or amendments thereto, on behalf of the Administration;

2 verification and certification of compliance of ships with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code on behalf of the Administration; and

3 conducting Port Facility Security Assessments required by the Contracting Government.

4.4 An RSO may also advise or provide assistance to Companies or port facilities on security matters, including Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans. This can include completion of a Ship Security Assessment or Plan or Port Facility Security Assessment or Plan. If an RSO has done so in respect of a ship security assessment or plan that RSO should not be authorised to approve that ship security plan.

4.5 When authorizing an RSO, Contracting Governments should give consideration to the competency of such an organization. An RSO should be able to demonstrate:

- 1 expertise in relevant aspects of security;
- 2 appropriate knowledge of ship and port operations, including knowledge of ship design and construction if providing services in respect of ships and port design and construction if providing services in respect of port facilities;
- 3 their capability to assess the likely security risks that could occur during ship and port facility operations including the ship/port interface and how to minimise such risks;
- 4 their ability to maintain and improve the expertise of their personnel;
- 5 their ability to monitor the continuing trustworthiness of their personnel;
- 6 their ability to maintain appropriate measures to avoid unauthorised disclosure of, or access to, security sensitive material;
- 7 their knowledge of the requirements chapter XI-2 and Part A of this Code and relevant national and international legislation and security requirements; and
- 8 their knowledge of current security threats and patterns;
- 9 their knowledge on recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- 10 their knowledge on recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- 11 their knowledge on techniques used to circumvent security measures; and
- 12 their knowledge of security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

When delegating specific duties to an RSO, Contracting Governments, including Administrations, should ensure that the RSO has the competencies needed to undertake the task.

4.6 A Recognized Organization, as defined in regulation I/6 and fulfilling the requirements of regulation XI-1/1, may be appointed as a RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

4.7 A Port or Harbour Authority or Port Facility operator may be appointed as an RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

### Setting the Security Level

4.8 In setting the security level Contracting Governments should take account of general and specific threat information. Contracting Governments should set the security level applying to ships or port facilities at one of three levels:

- Security level 1: normal, the level at which the ship or port facility normally operates;
- Security level 2: heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and
- Security level 3: exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

4.9 Setting security level 3 should be an exceptional measure applying only when there is credible information that a security incident is probable or imminent. Security level 3 should only be set for the duration of the identified security threat or actual security incident. While the security levels may change from security level 1, through security level 2 to security level 3, it is also possible that the security levels will change directly from security level 1 to security level 3.

4.10 At all times the Master of a ship has the ultimate responsibility for the safety of the ship. Even at security level 3 a Master may seek clarification or amendment of instructions issued by those responding to a security incident, or threat thereof, if there are reasons to believe that compliance with any instruction may imperil the safety of the ship.

4.11 The Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) should liaise at the earliest opportunity with the Port Facility Security Officer (PFSO) of the port facility the ship is intended to visit to establish the security level applying for that ship at the port facility. Having established contact with a ship, the PFSO should advise the ship of any subsequent change in the port facilities security level and should provide the ship with any relevant security information.

4.12 While there may be circumstances when an individual ship may be operating at a higher security level than the port facility it is visiting, there will be no circumstances when a ship can have a lower security level than the port facility it is visiting. If a ship has a higher

security level than the port facility it intends to use, the CSO or SSO should advise the PFSO without delay. The PFSO should undertake an assessment of the particular situation in consultation with the CSO or SSO and agree on appropriate security measures with the ship, which may include completion and signing of a Declaration of Security.

4.13 Contracting Governments should consider how information on changes in security levels should be promulgated rapidly. Administrations may wish to use NAVTEX messages or Notices to Mariners as the method for notifying such changes in security levels to ship and CSO and SSO. Or, they may wish to consider other methods of communication that provide equivalent or better speed and coverage. Contracting Governments should establish means of notifying PFSOs of changes in security levels. Contracting Governments should compile and maintain the contact details for a list of those who need to be informed of changes in security levels. Whereas the security level need not be regarded as being particularly sensitive, the underlying threat information may be highly sensitive. Contracting Governments should give careful consideration to the type and detail of the information conveyed and the method by which it is conveyed, to SSOs, CSOs and PFSOs.

#### **Contact points and information on Port Facility Security Plans**

4.14 Where a port facility has a PFSP that fact has to be communicated to the Organization and that information must also be made available to Company and Ship Security Officers. No further details of the PFSP have to be published other than that it is in place. Contracting Governments should consider establishing either central or regional points of contact, or other means of providing up to date information on the locations where PFSPs are in place, together with contact details for the relevant PFSO. The existence of such contact points should be publicised. They could also provide information on the recognized security organizations appointed to act on behalf of the Contracting Government, together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such recognised security organizations.

4.15 In the case of a port that does not have a PFSP (and therefore does not have a PFSO) the central or regional point of contact should be able to identify a suitably qualified person ashore who can arrange for appropriate security measures to be in place, if needed, for the duration of the ship's visit.

4.16 Contracting Governments should also provide the contact details of Government officers to whom an SSO, a CSO and a PFSO can report security concerns. These Government officers should assess such reports before taking appropriate action. Such reported concerns may have a bearing on the security measures falling under the jurisdiction of another Contracting Government. In that case, the Contracting Governments should consider contacting their counterpart in the other Contracting Government to discuss whether remedial action is appropriate. For this purpose, the contact details of the

Government officers should be communicated to the International Maritime Organization.

4.17 Contracting Governments should also make the information indicated in paragraphs 4.14 to 4.16, available to other Contracting Governments on request.

#### **Identification Documents**

4.18 Contracting Governments are encouraged to issue appropriate identification documents to Government officials entitled to board ships or enter port facilities when performing their official duties and to establish procedures whereby the authenticity of such documents might be verified.

#### **Fixed and Floating Platforms and Mobile Drilling Units on location**

4.19 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures for fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location to allow interaction with ships which are required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code<sup>1</sup>.

#### **Ships which are not required to comply with part A of this Code**

4.20 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures to enhance the security of ships to which this chapter XI-2 and part A of this Code does not apply and to ensure that any security provisions applying to such ships allow interaction with ships to which part A of this Code applies.

#### **Threats to ships and other incidents at Sea**

4.21 Contracting Governments should provide general guidance on the measures considered appropriate to reduce the security risk to ships flying their flag when at sea. They should provide specific advice on the action to be taken in accordance with security levels 1 to 3, if:

- 1 there is a change in the security level applying to the ship while it is at sea, e.g. because of the geographical area in which it is operating or relating to the ship itself; and
- 2 there is a security incident or threat thereof involving the ship while at sea.

Contracting Governments should establish the best methods and procedures for these purposes. In the case of an imminent attack the ship should seek to establish direct communication with those responsible in the flag State for responding to security incidents.

4.22 Contracting Governments should also establish a point of contact for advice on security for any ship:

- 1 entitled to fly their flag; or

<sup>1</sup> Refer to *Establishment of Appropriate Measures to Enhance the Security of Ships, Port Facilities, Mobile Offshore Drilling Units on location and Fixed and Floating Platforms Not Covered by Chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [7].*



2 operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

4.23 Contracting Governments should offer advice to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea, which could include advice:

- 1 to alter or delay their intended passage;
- 2 to navigate on a particular course or proceed to a specific location;
- 3 on the availability of any personnel or equipment that could be placed on the ship;
- 4 to co-ordinate the passage, arrival into port or departure from port, to allow escort by patrol craft or aircraft (fixed-wing or helicopter).

Contracting Governments should remind ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, of any temporary restricted areas that they have published.

4.24 Contracting Governments should recommend that ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, implement expeditiously, for the ship's protection and for the protection of other ships in the vicinity, any security measure the Contracting Government may have advised.

4.25 The plans prepared by the Contracting Governments for the purposes given in paragraph 4.22 should include information on an appropriate point of contact, available on a 24-hour basis, within the Contracting Government including the Administration. These plans should also include information on the circumstances in which the Administration considers assistance should be sought from nearby coastal States, and a procedure for liaison between port facility security officers and ship security officers.

### Alternative Security Agreements

4.26 Contracting Governments, in considering how to implement chapter XI-2 and part A of this Code, may conclude one or more agreements with one or more Contracting Governments. The scope of an agreement is limited to short international voyages on fixed routes between port facilities in the territory of the parties to the agreement. When concluding an agreement, and thereafter, the Contracting Governments should consult other Contracting Governments and Administrations with an interest in the effects of the agreement. Ships flying the flag of a State that is not party to the agreement should only be allowed to operate on the fixed routes covered by the agreement if their Administration agrees that the ship should comply with the provisions of the agreement and requires the ship to do so. In no case can such an agreement compromise the level of security of other ships and port facilities not covered by it, and specifically, all ships covered by such an agreement may not conduct ship-to-ship activities with ships not so covered. Any operational interface undertaken by ships covered by the agreement

should be covered by it. The operation of each agreement must be continually monitored and amended when the need arises and in any event should be reviewed every 5 years.

### Equivalent arrangements for port facilities

4.27 For certain specific port facilities with limited or special operations but with more than occasional traffic, it may be appropriate to ensure compliance by security measures equivalent to those prescribed in chapter XI-2 and in part A of this Code. This can, in particular, be the case for terminals such as those attached to factories, or quaysides with no frequent operations..

### Manning Level

4.28 In establishing the minimum safe manning of a ship the Administration should take into account<sup>2</sup> that the minimum safe manning provisions established by regulation V/14<sup>3</sup> only address the safe navigation of the ship. The Administration should also take into account any additional workload which may result from the implementation of the ship's security plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of rest and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law, in the context of all shipboard duties assigned to the various shipboard personnel.

### Control and Compliance Measures<sup>4</sup>

#### General

4.29 Regulation XI-2/9 describes the control and compliance measures applicable to ships under chapter XI-2. It is divided into three distinct sections; control of ships already in a port, control of ships intending to enter a port of another Contracting Government, and additional provisions applicable to both situations.

4.30 Regulation XI-2/9.1, control of ships in port, implements a system for the control of ships while in the port of a foreign country where duly authorised officers of the Contracting Government (duly authorized officers) have the right to go on board the ship to verify that the required certificates are in proper order. Then if there are clear grounds to believe the ship does not comply, control measures such as additional inspections or detention may be taken. This reflects current control systems [5]. Regulation XI-2/9.1 builds on such systems and allows for additional measures (including expulsion of a ship from a

<sup>2</sup> Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3], inviting, amongst others, the Organisation to review Assembly Resolution A.890(21) on Principles of Safe Manning. This review may also lead to amendments of regulation V/14.

<sup>3</sup> As was in force on the date of adoption of this Code.

<sup>4</sup> Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3], inviting, amongst others, the Organisation to review Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21).

<sup>5</sup> See regulation I/19 and regulation IX/6.2 of SOLAS 74 as amended, article 21 of LOADLINE 66 as modified by the 1988 LOADLINE Protocol, articles 5 and 6, regulation 8A of Annex I, regulation 15 of Annex II of MARPOL 73/78 as amended, article X of STCW 78 as amended and IMO Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21).

port to be taken as a control measure) when duly authorized officers have clear grounds for believing that a ship is in non-compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code. Regulation XI-2/9.3 describes the safeguards that promote fair and proportionate implementation of these additional measures.

4.31 Regulation XI-2/9.2 applies control measures to ensure compliance to ships intending to enter a port of another Contracting Government and introduces an entirely different concept of control within chapter XI-2, applying to security only. Under this regulation measures may be implemented prior to the ship entering port, to better ensure security. Just as in regulation XI-2/9.1, this additional control system is based on the concept of clear grounds for believing the ship does not comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and includes significant safeguards in regulations XI-2/9.2.2 and XI-2/9.2.5 as well as in regulation XI-2/9.3.

4.32 Clear grounds that the ship is not in compliance means evidence or reliable information that the ship does not correspond with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, taking into account the guidance given in this part of the Code. Such evidence or reliable information may arise from the duly authorized officer's professional judgement or observations gained while verifying the ship's International Ship Security Certificate or Interim International Ship Security Certificate issued in accordance with part A of this Code (certificate) or from other sources. Even if a valid certificate is on board the ship, the duly authorized officers may still have clear grounds for believing that the ship is not in compliance based on their professional judgement.

4.33 Examples of possible clear grounds under regulations XI-2/9.1 and XI-2/9.2 may include, when relevant:

- 1 evidence from a review of the certificate that it is not valid or it has expired;
- 2 evidence or reliable information that serious deficiencies exist in the security equipment, documentation or arrangements required by chapter XI-2 and part A of this Code;
- 3 receipt of a report or complaint which, in the professional judgment of the duly authorized officer, contains reliable information clearly indicating that the ship does not comply with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code;
- 4 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that the master or ship's personnel is not familiar with essential shipboard security procedures or cannot carry out drills related to the security of the ship or that such procedures or drills have not been carried out;
- 5 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that key members ship's personnel are not able to

establish proper communication with any other key members of ship's personnel with security responsibilities on board the ship;

- 6 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation of chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship in question has not completed a Declaration of Security, nor taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate ship security procedures;
- 7 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another source (e.g., another ship or helicopter transfer) where either the port facility or the other source is not required to comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship has not taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate security procedures; and
- 8 if the ship holds a subsequent, consecutively issued Interim International Ship Security Certificate as described in section A/19.4, and if, in the professional judgment of an officer duly authorized, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and part A of this Code beyond the period of the initial interim certificate as described in section A/19.4.4.

4.34 The international law implications of regulation XI-2/9 are particularly relevant, and the regulation should be implemented with regulation XI-2/2.4 in mind, as the potential exists for situations where either measures will be taken which fall outside the scope of chapter XI-2, or where rights of affected ships, outside chapter XI-2, should be considered. Thus, regulation XI-2/9 does not prejudice the Contracting Government from taking measures having a basis in, and consistent with, international law, to ensure the safety or security of people, ships, port facilities and other property in cases where the ship, although in compliance with chapter XI-2 and part A of this Code, is still considered to present a security risk.

4.35 When a Contracting Government imposes control measures on a ship, the Administration should, without delay, be contacted with sufficient information to enable the Administration to fully liaise with the Contracting Government.

#### **Control of ships in port**

4.36 Where the non-compliance is either a defective item of equipment or faulty documentation leading to the ship's detention and the non-compliance cannot be remedied in the port of inspection, the Contracting Government may allow the ship to sail to another port provided that any conditions agreed between the port States and the Administration or master are met.

### **Ships intending to enter the port of another Contracting Government**

4.37 Regulation XI-2/9.2.1 lists the information Contracting Governments may require from a ship as a condition of entry into port. One item of information listed is confirmation of any special or additional measures taken by the ship during its last ten calls at a port facility.

Examples could include:

- 1 records of the measures taken while visiting a port facility located in the territory of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by port facilities located in the territories of Contracting Governments; and
- 2 any Declarations of Security that were entered into with port facilities or other ships.

4.38 Another item of information listed, that may be required as a condition of entry into port, is confirmation that appropriate ship security procedures were maintained during ship-to-ship activity conducted within the period of the last 10 calls at a port facility. It would not normally be required to include records of transfers of pilots, customs, immigration, security officials nor bunkering, lightering, loading of supplies and unloading of waste by ship within port facilities as these would normally fall within the auspices of the Port Facility Security Plan. Examples of information that might be given include:

- 1 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship flying the flag of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by ships flying the flag of Contracting Governments;
- 2 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship that is flying the flag of a Contracting Government but is not required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code such as a copy of any security certificate issued to that ship under other provisions; and

3 in the event that persons or goods rescued at sea are on board, all known information about such persons or goods, including their identities when known and the results of any checks run on behalf of the ship to establish the security status of those rescued. It is not the intention of chapter XI-2 or part A of this Code to delay or prevent the delivery of those in distress at sea to a place of safety. It is the sole intention of chapter XI-2 and part A of this Code to provide States with enough appropriate information to maintain their security integrity.

4.39 Examples of other practical security related information that may be required as a condition of entry into port in order to assist with ensuring the safety and security of persons, port facilities, ships and other property include:

- 1 information contained in the Continuous Synopsis Record;

- 2 location of the ship at the time the report is made;
- 3 expected time of arrival of the ship in port;
- 4 crew list;
- 5 general description of cargo aboard the ship;
- 6 passenger list; and
- 7 information required to be carried under regulation XI-2/10.

4.40 Regulation XI-2/9.2.5 allows the master of a ship, upon being informed that the coastal or port State will implement control measures under regulation XI-2/9.2, to withdraw the intention for the ship to enter port. If the master withdraws that intention, regulation XI-2/9 no longer applies, and any other steps that are taken must be based on, and consistent with, international law.

### **Additional provisions**

4.41 In all cases where a ship is denied entry or expelled from a port, all known facts should be communicated to the authorities of relevant States. This communication should consist of the following when known:

- 1 name of ship, its flag, the ship's identification number, call sign, ship type and cargo;
- 2 reason for denying entry or expulsion from port or port areas;
- 3 if relevant, the nature of any security non-compliance;
- 4 if relevant, details of any attempts made to rectify any non-compliance, including any conditions imposed on the ship for the voyage;
- 5 past port(s) of call and next declared port of call;
- 6 time of departure and likely estimated time of arrival at those ports;
- 7 any instructions given to ship, e.g., reporting on route;
- 8 available information on the security level at which the ship is currently operating;
- 9 information regarding any communications the port State has had with the Administration;
- 10 contact point within the port State making the report for the purpose of obtaining further information;
- 11 crew list; and
- 12 any other relevant information.

4.42 Relevant States to contact should include those along the ship's intended passage to its next port, particularly if the ship intends to enter the territorial sea of that coastal State. Other relevant States could include previous ports of call, so that further information might be obtained and security issues relating to the previous ports resolved.



4.43 In exercising control and compliance measures, the duly authorized officers should ensure that any measures or steps imposed are proportionate. Such measures or steps should be reasonable and of the minimum severity and duration necessary to rectify or mitigate the non-compliance.

4.44 The word “delay” in regulation XI-2/9.3.3.1 also refers to situations where, pursuant to actions taken under this regulation, the ship is unduly denied entry into port or the ship is unduly expelled from port.

### **Non-party ships and ships below convention size**

4.45 With respect to ships flying the flag of a State which is not a Contracting Government to the Convention and not a Party to the 1988 SOLAS Protocol<sup>6</sup>, Contracting Governments should not give more favourable treatment to such ships. Accordingly, the requirements of regulation XI-2/9 and the guidance provided in this Part of the Code should be applied to those ships.

4.46 Ships below Convention size are subject to measures by which States maintain security. Such measures should be taken with due regard to the requirements in chapter XI-2 and the guidance provided in this Part of the Code.

## **5 DECLARATION OF SECURITY**

### **General**

5.1 A Declaration of Security (DoS) should be completed when the Contracting Government of the port facility deems it to be necessary or when a ship deems it necessary.

5.1.1 The need for a DoS may be indicated by the results of the Port Facility Security Assessment (PFSA) and the reasons and circumstances in which a DoS is required should be set out in the Port Facility Security Plan (PFSP).

5.1.2 The need for a DoS may be indicated by an Administration for ships entitled to fly its flag or as a result of a ship security assessment and should be set out in the ship security plan.

5.2 It is likely that a DoS will be requested at higher security levels, when a ship has a higher security level than the port facility, or another ship with which it interfaces, and for ship/port interface or ship to ship activities that pose a higher risk to persons, property or the environment for reasons specific to that ship, including its cargo or passengers or the circumstances at the port facility or a combination of these factors.

5.2.1 In the case that a ship or an Administration, on behalf of ships entitled to fly its flag, requests completion of a DoS, the Port Facility Security Officer (PFSO) or Ship Security Officer (SSO) should acknowledge the request and discuss appropriate security measures.

5.3 A PFSO may also initiate a DoS prior to ship/port interfaces that are identified in the approved PFSA as being of particular concern. Examples may include the embarking or disembarking passengers, and the transfer, loading or unloading of dangerous goods or hazardous substances. The PFSA may also identify facilities at or near highly populated areas or economically significant operations that warrant a DoS.

5.4 The main purpose of a DoS is to ensure agreement is reached between the ship and the port facility or with other ships with which it interfaces as to the respective security measures each will undertake in accordance with the provisions of their respective approved security plans.

5.4.1 The agreed DoS should be signed and dated by both the port facility and the ship(s), as applicable, to indicate compliance with chapter XI-2 and part A of this Code and should include its duration, the relevant security level, or levels and the contact points.

5.4.2 A change in the security level may require that a new or revised DoS be completed.

5.5 The DoS should be completed in English, French or Spanish or in a language common to both the port facility and the ship or the ships, as applicable.

5.6 A model DoS is included in Appendix 1 to this Part of the Code.

## **6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY**

6.1 Regulation XI-2/5 requires the company to provide the master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:

- 1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents, contractors, concessionaries, for example, retail sales outlets, casinos etc;
- 2 parties responsible for deciding the employment of the ship including, time or bareboat charterer(s) or any other entity acting in such capacity; and
- 3 in cases when the ship is employed under the terms of a charter party, the contact details of those parties including time or voyage charterers.

6.2 In accordance with regulation XI-2/5 the Company is obliged to update and keep this information current as and when changes occur.

6.3 This information should be in English, French or Spanish language.

6.4 With respect to ships constructed before [1 July 2004], this information should reflect the actual condition on that date.

6.5 With respect to ships constructed on or after [1 July 2004] and for ships constructed before [1 July 2004] which were out of service on [1 July 2004], the information should

<sup>6</sup> Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

be provided as from the date of entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.6 After [1 July 2004] when a ship is withdrawn from service the information should be provided as from the date of re-entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.7 Previously provided information that does not relate to the actual condition on that date need not be retained on board.

6.8 When the responsibility for the operation of the ship is assumed by another Company, the information relating to the Company, which operated the ship, are not required to be left on board.

In addition other relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

## 7 SHIP SECURITY

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

## 8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

### Security Assessment

8.1 The Company Security Officer (CSO) is responsible for ensuring that a Ship Security Assessment (SSA) is carried out for each of the ships in the Company's fleet which is required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code for which the CSO is responsible. While the CSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post, the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual CSO.

8.2 Prior to commencing the SSA, the CSO should ensure that advantage is taken of information available on the assessment of threat for the ports at which the ship will call or at which passengers embark or disembark and about the port facilities and their protective measures. The CSO should study previous reports on similar security needs. Where feasible, the CSO should meet with appropriate persons on the ship and in the port facilities to discuss the purpose and methodology of the assessment. The CSO should follow any specific guidance offered by the Contracting Governments.

8.3 A SSA should address the following elements on board or within the ship:

- 1 physical security;
- 2 structural integrity;
- 3 personnel protection systems;
- 4 procedural policies;

.5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;

.6 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to people, property, or operations on board the ship or within a port facility.

8.4 Those involved in a SSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

- 1 knowledge of current security threats and patterns;
- 2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- 3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- 4 techniques used to circumvent security measures;
- 5 methods used to cause a security incident;
- 6 effects of explosives on ship's structures and equipment;
- 7 ship security;
- 8 ship/port interface business practices;
- 9 contingency planning, emergency preparedness and response;
- 10 physical security;
- 11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
- 12 marine engineering; and
- 13 ship and port operations.

8.5 The CSO should obtain and record the information required to conduct an assessment, including:

- 1 the general layout of the ship;
- 2 the location of areas which should have restricted access, such as navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2, etc.;
- 3 the location and function of each actual or potential access point to the ship;
- 4 changes in the tide which may have an impact on the vulnerability or security of the ship;
- 5 the cargo spaces and stowage arrangements;
- 6 the locations where the ship's stores and essential maintenance equipment is stored;
- 7 the locations where unaccompanied baggage is stored;
- 8 the emergency and stand-by equipment available to maintain essential services;
- 9 the number of ship's personnel, any existing security duties and any existing training requirement practices of the Company;
- 10 existing security and safety equipment for the protection of passengers and ship's personnel;
- 11 escape and evacuation routes and assembly stations which have to be maintained to ensure

the orderly and safe emergency evacuation of the ship;

12 existing agreements with private security companies providing ship/waterside security services; and

13 existing security measures and procedures in effect, including inspection and, control procedures, identification systems, surveillance and monitoring equipment, personnel identification documents and communication, alarms, lighting, access control and other appropriate systems.

8.6 The SSA should examine each identified point of access, including open weather decks, and evaluate its potential for use by individuals who might seek to breach security. This includes points of access available to individuals having legitimate access as well as those who seek to obtain unauthorized entry.

8.7 The SSA should consider the continuing relevance of the existing security measures and guidance, procedures and operations, under both routine and emergency conditions and should determine security guidance including:

- 1 the restricted areas;
- 2 the response procedures to fire or other emergency conditions;
- 3 the level of supervision of the ship's personnel, passengers, visitors, vendors, repair technicians, dock workers, etc.;
- 4 the frequency and effectiveness of security patrols;
- 5 the access control systems, including identification systems;
- 6 the security communications systems and procedures;
- 7 the security doors, barriers and lighting; and
- 8 the security and surveillance equipment and systems, if any.

8.8 The SSA should consider the persons, activities, services and operations that it is important to protect. This includes:

- 1 the ship's personnel;
- 2 passengers, visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel, etc.;
- 3 the capacity to maintain safe navigation and emergency response;
- 4 the cargo, particularly dangerous goods or hazardous substances;
- 5 the ship's stores;
- 6 the ship security communication equipment and systems, if any; and

7 the ship's security surveillance equipment and systems, if any.

8.9 The SSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

- 1 damage to, or destruction of, the ship or of a port facility, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- 2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
- 3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
- 4 unauthorized access or use, including presence of stowaways;
- 5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
- 6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and/or their equipment;
- 7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
- 8 attacks from seaward whilst at berth or at anchor; and
- 9 attacks whilst at sea.

8.10 The SSA should take into account all possible vulnerabilities, which may include:

- 1 conflicts between safety and security measures;
- 2 conflicts between shipboard duties and security assignments;
- 3 watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance;
- 4 any identified security training deficiencies; and
- 5 any security equipment and systems, including communication systems.

8.11 The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods.

8.12 Upon completion of the SSA, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

8.13 If the SSA has not been carried out by the Company the report of the SSA should be reviewed and accepted by the CSO.



### On-scene Security Survey

8.14 The on-scene security survey is an integral part of any SSA. The on-scene security survey should examine and evaluate existing shipboard protective measures, procedures and operations for:

- 1 ensuring the performance of all ship security duties;
- 2 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;
- 3 controlling access to the ship, including any identification systems;
- 4 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
- 5 controlling the embarkation of persons and their effects (accompanied and unaccompanied baggage and ship's personnel personal effects);
- 6 supervising the handling of cargo and the delivery of ship's stores; and
- 7 ensuring that ship security communication, information, and equipment are readily available.

## 9 SHIP SECURITY PLAN

### General

9.1 The Company Security Officer (CSO) has the responsibility of ensuring that a Ship Security Plan (SSP) is prepared and submitted for approval. The content of each individual SSP should vary depending on the particular ship it covers. The Ship Security Assessment (SSA) will have identified the particular features of the ship and the potential threats and vulnerabilities. The preparation of the SSP will require these features to be addressed in detail. Administrations may prepare advice on the preparation and content of a SSP.

9.2 All SSPs should:

- 1 detail the organizational structure of security for the ship;
- 2 detail the ship's relationships with the Company, port facilities, other ships and relevant authorities with security responsibility;
- 3 detail the communication systems to allow effective continuous communication within the ship and between the ship and others, including port facilities;
- 4 detail the basic security measures for security level 1, both operational and physical, that will always be in place;
- 5 detail the additional security measures that will allow the ship to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;

6 provide for regular review, or audit, of the SSP and for its amendment in response to experience or changing circumstances; and

7 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

9.3 Preparation of an effective SSP should rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the ship, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics, including the voyage pattern, of the individual ship.

9.4 All SSPs should be approved by, or on behalf of, the Administration. If an Administration uses a Recognised Security Organisation (RSO) to review or approve the SSP the RSO should not be associated with any other RSO that prepared, or assisted in the preparation of, the plan.

9.5 CSOs and Ship Security Officers (SSOs) should develop procedures to:

- 1 assess the continuing effectiveness of the SSP; and
- 2 prepare amendments of the plan subsequent to its approval.

9.6 The security measures included in the SSP should be in place when the initial verification for compliance with the requirements of chapter XI-2 and Part A of this Code will be carried out. Otherwise the process of issue to the ship of the required International Ship Security Certificate cannot be carried out. If there is any subsequent failure of security equipment or systems, or suspension of a security measure for whatever reason, equivalent temporary security measures should be adopted, notified to, and agreed by, the Administration.

### Organization and Performance of Ship Security Duties

9.7 In addition to the guidance given in section 9.2, the SSP should establish the following which relate to all security levels:

- 1 the duties and responsibilities of all shipboard personnel with a security role;
- 2 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;
- 3 the procedures needed to assess the continuing effectiveness of security procedures and any security and surveillance equipment and systems, including procedures for identifying and responding to equipment or systems failure or malfunction;
- 4 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
- 5 the type and maintenance requirements, of security and surveillance equipment and systems, if any;

6 the procedures to ensure the timely submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns; and

7 procedures to establish, maintain and up-date an inventory of any dangerous goods or hazardous substances carried on board, including their location.

9.8 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:

1 Access to the Ship by ship's personnel, passengers, visitors, etc;

2 Restricted Areas on the Ship;

3 Handling of Cargo;

4 Delivery of Ship's Stores;

5 Handling Unaccompanied Baggage; and

6 Monitoring the Security of the Ship.

### **Access to the Ship**

9.9 The SSP should establish the security measures covering all means of access to the ship identified in the SSA. This should include any:

1 access ladders;

2 access gangways;

3 access ramps;

4 access doors, side scuttles, windows and ports;

5 mooring lines and anchor chains; and

6 cranes and hoisting gear.

9.10 For each of these the SSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the SSP should establish the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

9.11 The SSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the ship and for individuals to remain on the ship without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for ship's personnel and visitors respectively. Any ship identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to the port facility. Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised. The SSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

9.12 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested

to do so should be denied access to the ship and their attempt to obtain access should be reported, as appropriate, to the SSOs, the CSOs, the Port Facility Security Officer (PFSO) and to the national or local authorities with security responsibilities.

9.13 The SSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

### *Security Level 1*

9.14 At security level 1, the SSP should establish the security measures to control access to the ship, where the following may be applied:

1 checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders etc;

2 in liaison with the port facility the ship should ensure that designated secure areas are established in which inspections and searching of people, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place;

3 in liaison with the port facility the ship should ensure that vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP;

4 segregating checked persons and their personal effects from unchecked persons and their personal effects;

5 segregating embarking from disembarking passengers;

6 identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access;

7 securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access; and .8 providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.

9.15 At security level 1, all those seeking to board a ship should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved SSP and should be specifically approved by the Administration. Such searches may best be undertaken by the port facility in close co-operation with the ship and in close proximity to it. Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects. Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

*Security Level 2*

9.16 At security level 2, the SSP should establish the security measures to be applied to protect against a heightened risk of a security incident to ensure higher vigilance and tighter control, which may include:

- 1 assigning additional personnel to patrol deck areas during silent hours to deter unauthorised access;
- 2 limiting the number of access points to the ship, identifying those to be closed and the means of adequately securing them;
- 3 deterring waterside access to the ship, including, for example, in liaison with the port facility, provision of boat patrols;
- 4 establishing a restricted area on the shore-side of the ship, in close co-operation with the port facility;
- 5 increasing the frequency and detail of searches of people, personal effects, and vehicles being embarked or loaded onto the ship;
- 6 escorting visitors on the ship;
- 7 providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and
- 8 carrying out a full or partial search of the ship.

*Security Level 3*

9.17 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- 1 limiting access to a single, controlled, access point;
- 2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
- 3 directions of persons on board;
- 4 suspension of embarkation or disembarkation;
- 5 suspension of cargo handling operations, deliveries etc;
- 6 evacuation of the ship;
- 7 movement of the ship; and
- 8 preparing for a full or partial search of the ship.

**Restricted Areas on the Ship**

9.18 The SSP should identify the restricted areas to be established on the ship, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control

access to them and those to be taken to control activities within them. The purpose of restricted areas are to:

- 1 prevent unauthorised access;
- 2 protect passengers, ship's personnel, and personnel from port facilities or other agencies authorised to be on board the ship;
- 3 protect sensitive security areas within the ship; and
- 4 protect cargo and ship's stores from tampering.

9.19 The SSP should ensure that there are clearly established policies and practices to control access to all restricted areas them.

9.20 The SSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.

9.21 Restricted areas may include:

- 1 navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2;
- 2 spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls;
- 3 ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces;
- 4 spaces with access to potable water tanks, pumps, or manifolds;
- 5 spaces containing dangerous goods or hazardous substances;
- 6 spaces containing cargo pumps and their controls;
- 7 cargo spaces and spaces containing ship's stores;
- 8 crew accommodation; and
- 9 any other areas as determined by the CSO, through the SSA to which access must be restricted to maintain the security of the ship.

*Security Level 1*

9.22 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

- 1 locking or securing access points;
- 2 using surveillance equipment to monitor the areas;
- 3 using guards or patrols; and
- 4 using automatic intrusion detection devices to alert the ship's personnel of unauthorised access.

*Security Level 2*

9.23 At security level 2, the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to restricted areas should be increased to ensure that only authorized persons



have access. The SSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

- 1 establishing restricted areas adjacent to access points;
- 2 continuously monitoring surveillance equipment; and
- 3 dedicating additional personnel to guard and patrol restricted areas.

#### *Security Level 3*

9.24 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operations with those responding and the port facility, which may include:

- 1 setting up of additional restricted areas on the ship in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
- 2 searching of restricted areas as part of a search of the ship.

#### **Handling of Cargo**

9.25 The security measures relating to cargo handling should:

- 1 prevent tampering, and
- 2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on board the ship.

9.26 The security measures, some of which may have to be applied in liaison with the port facility, should include inventory control procedures at access points to the ship. Once on board the ship, cargo should be capable of being identified as having been approved for loading onto the ship. In addition, security measures should be developed to ensure that cargo, once on board, is not tampered with.

#### *Security Level 1*

9.27 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- 1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces prior to, and during, cargo handling operations;
- 2 checks to ensure that cargo being loaded matches the cargo documentation;
- 3 ensuring, in liaison with the port facility, that vehicles to be loaded on board carcarriers, ro-ro and passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP; and
- 4 checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.28 Checking of cargo may be accomplished by the following means:

- 1 visual and physical examination; and
- 2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

9.29 When there are regular, or repeated, cargo movement the CSO or SSO may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concerned.

#### *Security Level 2*

9.30 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- 1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces;
- 2 intensified checks to ensure that only the intended cargo is loaded;
- 3 intensified searching of vehicles to be loaded on car-carriers, ro-ro and passenger ships; and
- 4 increased frequency and detail in checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.31 Detailed checking of cargo may be accomplished by the following means:

- 1 increasing the frequency and detail of visual and physical examination;
- 2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
- 3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in accordance with an established agreement and procedures.

#### *Security Level 3*

9.32 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- 1 suspension of the loading or unloading of cargo; and
- 2 verify the inventory of dangerous goods and hazardous substances carried on board, if any, and their location.

#### **Delivery of Ship's Stores**

9.33 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

- 1 ensure checking of ship's stores and package integrity;

- 2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;
- 3 prevent tampering; and
- 4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered.

9.34 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

#### *Security Level 1*

9.35 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during delivery of ship's stores, which may include:

- 1 checking to ensure stores match the order prior to being loaded on board; and
- 2 ensuring immediate secure stowage of ship's stores.

#### *Security Level 2*

9.36 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during delivery of ship's stores by exercising checks prior to receiving stores on board and intensifying inspections.

#### *Security Level 3*

9.37 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- 1 subjecting ship's stores to more extensive checking;
- 2 preparation for restriction or suspension of handling of ship's stores; and
- 3 refusal to accept ship's stores on board the ship.

### **Handling Unaccompanied Baggage**

9.38 The SSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before it is accepted on board the ship. It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the ship and the port facility, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility. Close co-operation with the port facility is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

#### *Security Level 1*

9.39 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied when handling

unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

#### *Security Level 2*

9.40 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

#### *Security Level 3*

9.41 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- 1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;
- 2 preparation for restriction or suspension of handling of unaccompanied baggage; and
- 3 refusal to accept unaccompanied baggage on board the ship.

### **Monitoring the Security of the Ship**

9.42 The ship should have the capability to monitor the ship, the restricted areas on board and areas surrounding the ship. Such monitoring capabilities may include use of:

- 1 lighting;
- 2 watch-keepers, security guards and deck watches including patrols, and
- 3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

9.43 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

9.44 The SSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather conditions or of power disruptions.

#### *Security Level 1*

9.45 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, watch keepers, security guards or use of security and surveillance equipment to allow ship's security personnel to observe the ship in general, and barriers and restricted areas in particular.

9.46 The ship's deck and access points to the ship should be illuminated during hours of darkness and periods of low visibility while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage when necessary. While underway, when necessary, ships should use the

maximum lighting available consistent with safe navigation, having regard to the provisions of the International Regulation for the Prevention of Collisions at Sea in force. The following should be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

- 1 the ship's personnel should be able to detect activities beyond the ship, on both the shore side and the waterside;
- 2 coverage should include the area on and around the ship;
- 3 coverage should facilitate personnel identification at access points; and
- 4 coverage may be provided through coordination with the port facility.

#### *Security Level 2*

9.47 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capabilities, which may include:

- 1 increasing the frequency and detail of security patrols;
- 2 increasing the coverage and intensity of lighting or the use of security and surveillance and equipment;
- 3 assigning additional personnel as security lookouts; and
- 4 ensuring coordination with waterside boat patrols, and foot or vehicle patrols on the shore-side, when provided.

9.48 Additional lighting may be necessary to protect against a heightened risk of a security incidents. When necessary, the additional lighting requirements may be accomplished by coordinating with the port facility to provide additional shore side lighting.

#### *Security Level 3*

9.49 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

- 1 switching on of all lighting on, or illuminating the vicinity of, the ship;
- 2 switching on of all on board surveillance equipment capable of recording activities on, or in the vicinity of, the ship;
- 3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record;
- 4 preparation for underwater inspection of the hull of the ship; and
- 5 initiation of measures, including the slow revolution of the ship's propellers, if practicable, to deter underwater access to the hull of the ship.

### **Differing Security Levels**

9.50 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship could adopt if the ship is at a higher security level than that applying to a port facility.

### **Activities not covered by the Code**

9.51 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship should apply when:

- 1 it is at a port of a State which is not a Contracting Government;
- 2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply<sup>7</sup>;
- 3 it is interfacing with fixed or floating platforms or a mobile drilling unit on location; or
- 4 it is interfacing with a port or port facility which is not required to comply with chapter XI-2 and part A of this Code.

### **Declarations of Security**

9.52 The SSP should detail how requests for DoS from a port facility will be handled and the circumstances under which the ship itself should request a DoS.

### **Audit and Review**

9.53 The SSP should establish how the CSO and the SSO intend to audit the continued effectiveness of the SSP and the procedure to be followed to review, update or amend the SSP.

## **10 RECORDS**

10.1 Records should be available to duly authorized officers of Contracting Governments to verify that the provisions of ship security plans are being implemented.

10.2 Records may be kept in any format but should be protect from unauthorized access or disclosure.

## **11 COMPANY SECURITY OFFICER**

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

## **12 SHIP SECURITY OFFICER**

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

## **13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY**

13.1 The Company Security Officer (CSO) and appropriate shore based Company personnel, and the Ship Security Officer (SSO), should have knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- 1 security administration;
- 2 relevant international conventions, codes and recommendations;

<sup>7</sup> Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3].



- 3 relevant Government legislation and regulations;
- 4 responsibilities and functions of other security organisations;
- 5 methodology of ship security assessment;
- 6 methods of ship security surveys and inspections;
- 7 ship and port operations and conditions;
- 8 ship and port facility security measures;
- 9 emergency preparedness and response and contingency planning;
- 10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
- 11 handling sensitive security related information and security related communications;
- 12 knowledge of current security threats and patterns;
- 13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- 14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- 15 techniques used to circumvent security measures;
- 16 security equipment and systems and their operational limitations;
- 17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
- 18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
- 19 security drills and exercises, including drills and exercises with port facilities; and
- 20 assessment of security drills and exercises.

13.2 In addition the SSO should have adequate knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- 1 the layout of the ship;
- 2 the ship security plan and related procedures (including scenario-based training on how to respond);
- 3 crowd management and control techniques;
- 4 operations of security equipment and systems; and
- 5 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties should have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, including, as appropriate:

- 1 knowledge of current security threats and patterns;
- 2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

- 3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- 4 techniques used to circumvent security measures;
- 5 crowd management and control techniques;
- 6 security related communications;
- 7 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- 8 operations of security equipment and systems;
- 9 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems,
- 10 inspection, control, and monitoring techniques; and
- 11 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

13.4 All other shipboard personnel should have sufficient knowledge of and be familiar with relevant provisions of the SSP, including:

- 1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
- 2 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;
- 3 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- 4 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and
- 5 techniques used to circumvent security measures.

13.5 The objective of drills and exercises is to ensure that shipboard personnel are proficient in all assigned security duties at all security levels and the identification of any security related deficiencies, which need to be addressed.

13.6 To ensure the effective implementation of the provisions of the ship security plan, drills should be conducted at least once every three months. In addition, in cases where more than 25 percent of the ship's personnel has been changed, at any one time, with personnel that has not previously participated in any drill on that ship, within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 8.9.

13.7 Various types of exercises which may include participation of company security officers, port facility security officers, relevant authorities of Contracting Governments as well as ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. These exercises should test communications, coordination, resource availability, and response. These exercises may be:

- 1 full scale or live;
- 2 tabletop simulation or seminar; or
- 3 combined with other exercises held such as search and rescue or emergency response exercises.

13.8 Company participation in an exercise with another Contracting Government should be recognised by the Administration.

#### 14 PORT FACILITY SECURITY

Relevant guidance is provided under section 15, 16 and 18.

#### 15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

##### General

15.1 The Port Facility Security Assessment (PFSA) may be conducted by a Recognized Security Organization (RSO).

However, approval of a completed PFSA should only be given by the relevant Contracting Government.

15.2 If a Contracting Government uses a RSO, to review or verify compliance of the PFSA, the RSO should not be associated with any other RSO that prepared or assisted in the preparation of that assessment.

15.3 A PFSA should address the following elements within a port facility:

- 1 physical security;
- 2 structural integrity;
- 3 personnel protection systems;
- 4 procedural policies;
- 5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;
- 6 relevant transportation infrastructure;
- 7 utilities; and
- 8 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to people, property, or operations within the port facility.

15.4 Those involved in a PFSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

- 1 knowledge of current security threats and patterns;
- 2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- 3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- 4 techniques used to circumvent security measures;
- 5 methods used to cause a security incident;
- 6 effects of explosives on structures and port facility services;
- 7 port facility security;
- 8 port business practices;
- 9 contingency planning, emergency preparedness and response;

10 physical security measures e.g. fences;

11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;

12 transport and civil engineering; and

13 ship and port operations.

#### Identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect

15.5 The identification and evaluation of important assets and infrastructure is a process through which the relative importance of structures and installations to the functioning of the port facility can be established. This identification and evaluation process is important because it provides a basis for focusing mitigation strategies on those assets and structures which it is more important to protect from a security incident. This process should take into account potential loss of life, the economic significance of the port, symbolic value, and the presence of Government installations.

15.6 Identification and evaluation of assets and infrastructure should be used to prioritise their relative importance for protection. The primary concern should be avoidance of death or injury. It is also important to consider whether the port facility, structure or installation can continue to function without the asset, and the extent to which rapid re-establishment of normal functioning is possible.

15.7 Assets and infrastructure that should be considered important to protect may include:

- 1 accesses, entrances, approaches, and anchorages, manoeuvring and berthing areas;
- 2 cargo facilities, terminals, storage areas, and cargo handling equipment;
- 3 systems such as electrical distribution systems, radio and telecommunication systems and computer systems and networks;
- 4 port vessel traffic management systems and aids to navigation;
- 5 power plants, cargo transfer piping, and water supplies;
- 6 bridges, railways, roads;
- 7 port service vessels, including pilot boats, tugs, lighters etc;
- 8 security and surveillance equipment and systems; and
- 9 the waters adjacent to the port facility.

15.8 The clear identification of assets and infrastructure is essential to the evaluation of the port facility's security requirements, the prioritisation of protective measures, and decisions concerning the allocation of resources to better protect the port facility. The process may involve consultation with the relevant authorities relating to

structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.

**Identification of the possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures**

15.9 Possible acts that could threaten the security of assets and infrastructure, and the methods of carrying out those acts, should be identified to evaluate the vulnerability of a given asset or location to a security incident, and to establish and prioritise security requirements to enable planning and resource allocations. Identification and evaluation of each potential act and its method should be based on various factors, including threat assessments by Government agencies. By identifying and assessing threats those conducting the assessment do not have to rely on worst-case scenarios to guide planning and resource allocations.

15.10 The PFSA should include an assessment undertaken in consultation with the relevant national security organizations to determine:

- 1 any particular aspects of the port facility, including the vessel traffic using the facility, which make it likely to be the target of an attack;
- 2 the likely consequences in terms of loss of life, damage to property, economic disruption, including disruption to transport systems, of an attack on, or at, the port facility;
- 3 the capability and intent of those likely to mount such an attack; and
- 4 the possible type, or types, of attack.

producing an overall assessment of the level of risk against which security measures have to be developed.

15.11 The PFSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

- 1 damage to, or destruction of, the port facility or of the ship, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- 2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
- 3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
- 4 unauthorised access or use including presence of stowaways;
- 5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
- 6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and their equipment;
- 7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;

8 blockage; of port entrances, locks, approaches etc; and

9 nuclear, biological and chemical attack.

15.12 The process should involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.

**Identification, selection, and prioritisation of countermeasures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability**

15.13 The identification and prioritisation of countermeasures is designed to ensure that the most effective security measures are employed to reduce the vulnerability of a port facility or ship/port interface to the possible threats.

15.14 Security measures should be selected on the basis of factors such as whether they reduce the probability of an attack and should be evaluated using information that includes:

- 1 security surveys, inspections and audits;
- 2 consultation with port facility owners and operators, and owners/operators of adjacent structures if appropriate;
- 3 historical information on security incidents; and
- 4 operations within the port facility.

**Identification of vulnerabilities**

15.15 Identification of vulnerabilities in physical structures, personnel protection systems, processes, or other areas that may lead to a security incident can be used to establish options to eliminate or mitigate those vulnerabilities. For example, an analysis might reveal vulnerabilities in a port facility's security systems or unprotected infrastructure such as water supplies, bridges etc that could be resolved through physical measures, e.g. permanent barriers, alarms, surveillance equipment etc.

15.16 Identification of vulnerabilities should include consideration of:

- 1 waterside and shore-side access to the port facility and ships berthing at the facility;
- 2 structural integrity of the piers, facilities, and associated structures;
- 3 existing security measures and procedures, including identification systems;
- 4 existing security measures and procedures relating to port services and utilities;
- 5 measures to protect radio and telecommunication equipment, port services and utilities, including computer systems and networks;
- 6 adjacent areas that may be exploited during, or for, an attack;



- 7 existing agreements with private security companies providing waterside/shore-side security services;
- 8 any conflicting policies between safety and security measures and procedures;
- 9 any conflicting port facility and security duty assignments;
- 10 any enforcement and personnel constraints;
- 11 any deficiencies identified during training and drills; and
- 12 any deficiencies identified during daily operation, following incidents or alerts, the report of security concerns, the exercise of control measures, audits etc.

## 16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

### General

16.1 Preparation of the Port Facility Security Plan (PFSP) is the responsibility of the Port Facility Security Officer (PFSO).

While the PFSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual PFSO.

16.2 The content of each individual PFSP should vary depending on the particular circumstances of the port facility, or facilities, it covers. The Port Facility Security (PFSA) will have identified the particular features of the port facility, and of the potential security risks, that have led to the need to appoint a PFSO and to prepare a PFSP. The preparation of the PFSP will require these features, and other local or national security considerations, to be addressed in the PFSP and for appropriate security measures to be established so as to minimise the likelihood of a breach of security and the consequences of potential risks. Contracting Governments may prepare advice on the preparation and content of a PFSP.

16.3 All PFSPs should:

- 1 detail the security organisation of the port facility,
- 2 the organisation's links with other relevant authorities and the necessary communication systems to allow the effective continuous operation of the organisation and its links with others, including ships in port;
- 3 detail the basic security level 1 measures, both operational and physical, that will be in place;
- 4 detail the additional security measures that will allow the port facility to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;
- 5 provide for regular review, or audit, of the PFSP and for its amendments in response to experience or changing circumstances; and
- 6 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

16.4 Preparation of an effective PFSP will rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the port facility, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics of the individual port facility.

16.5 Contracting Government should approve the PFSPs of the port facilities under their jurisdiction. Contracting Governments should develop procedures to assess the continuing effectiveness of each PFSP and may require amendment of the PFSP prior to its initial approval or subsequent to its approval. The PFSP should make provision for the retention of records of security incidents and threats, reviews, audits, training, drills and exercises as evidence of compliance with those requirements.

16.6 The security measures included in the PFSP should be in place within a reasonable period of the PFSP's approval and the PFSP should establish when each measure will be in place. If there is likely to be any delay in their provision this should be discussed with the Contracting Government responsible for approval of the PFSP and satisfactory alternative temporary security measures that provide an equivalent level of security should be agreed to cover any interim period.

16.7 The use of firearms on or near ships and in port facilities may pose particular and significant safety risks, in particular in connection with certain dangerous or hazardous substances and should be considered very carefully. In the event that a Contracting Government decides that it is necessary to use armed personnel in these areas, that Contracting Government should ensure that these personnel are duly authorised and trained in the use of their weapons and that they are aware of the specific risks to safety that are present in these areas. If a Contracting Government authorizes the use of firearms they should issue specific safety guidelines on their use. The PFSP should contain specific guidance on this matter in particular with regard its application to ships carrying dangerous goods or hazardous substances.

### Organization and Performance of Port Facility Security Duties

16.8 In addition to the guidance given under section 16.3, the PFSP should establish the following which relate to all security levels:

- 1 the role and structure of the port facility security organisation;
- 2 the duties, responsibilities and training requirements of all port facility personnel with a security role and the performance measures needed to allow their individual effectiveness to be assessed;
- 3 the port facility security organisation's links with other national or local authorities with security responsibilities;
- 4 the communication systems provided to allow effective and continuous communication between port facility security personnel, ships in port and, when appropriate, with national or local authorities with security responsibilities;

- 5 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;
- 6 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
- 7 the procedures to assess the continuing effectiveness of security measures, procedures and equipment, including identification of, and response to, equipment failure or malfunction;
- 8 the procedures to allow the submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns;
- 9 procedures relating to cargo handling;
- 10 procedures covering the delivery of ship's stores;
- 11 the procedures to maintain, and update, records of dangerous goods and hazardous substances and their location within the port facility;
- 12 the means of alerting and obtaining the services of waterside patrols and specialist search teams, including bomb searches and underwater searches;
- 13 the procedures for assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested; and
- 14 the procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers, welfare and labour organisations.

16.9 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:

- 1 Access to the Port Facility;
- 2 Restricted Areas within the Port Facility;
- 3 Handling of Cargo;
- 4 Delivery of Ship's Stores;
- 5 Handling Unaccompanied Baggage; and
- 6 Monitoring the Security of the Port Facility.

#### **Access to the Port Facility**

16.10 The PFSP should establish the security measures covering all means of access to the port facility identified in the PFSA.

16.11 For each of these the PFSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the PFSP should specify the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

16.12 The PFSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the port facility and for individuals to remain within the port facility without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for port facility personnel and for visitors respectively. Any port facility identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to ships that regularly use the port facility. Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised. The PFSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

16.13 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the port facility and their attempt to obtain access should be reported to the PFSA and to the national or local authorities with security responsibilities.

16.14 The PFSP should identify the locations where people, personal effects, and vehicle searches are to be undertaken. Such locations should be covered to facilitate continuous operation regardless of prevailing weather conditions, in accordance with the frequency laid down in the PFSP. Once subjected to search people, personal effects and vehicles should proceed directly to the restricted holding, embarkation or car loading areas.

16.15 The PFSP should establish separate locations for checked and unchecked persons and their effects and if possible separate areas for embarking/disembarking passengers, ship's personnel and their effects to ensure that unchecked persons are not able to come in contact with checked persons.

16.16 The PFSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

#### *Security Level 1*

16.17 At security level 1, the PFSP should establish the control points where the following security measures may be applied:

- 1 restricted areas which should be bound by fencing or other barriers to a standard which should be approved by the Contracting Government;
- 2 checking identity of all persons seeking entry to the port facility in connection with a ship, including passengers, ship's personnel and visitors and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders, etc;
- 3 checking vehicles used by those seeking entry to the port facility in connection with a ship;
- 4 verification of the identity of port facility personnel and those employed within the port facility and their vehicles;

5 restricting access to exclude those not employed by the port facility or working within it, if they are unable to establish their identity;

6 undertaking searches of people, personal effects, vehicles and their contents; and .7 identification of any access points not in regular use which should be permanently closed and locked.

16.18 At security level 1, all those seeking access to the port facility should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved PFSP and should be specifically approved by the Contracting Government. Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects. Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

#### *Security Level 2*

16.19 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

- 1 assigning additional personnel to guard access points and patrol perimeter barriers;
- 2 limiting the number of access points to the port facility, and identify those to be closed and the means of adequately securing them;
- 3 providing for means of impeding movement through the remaining access points, e.g. security barriers;
- 4 increasing the frequency of searches of persons, personal effects, and vehicle;
- 5 deny access to visitors who are unable to provide a verifiable justification for seeking access to the port facility; and
- 6 using of patrol vessels to enhance waterside security;

#### *Security Level 3*

16.20 At security level 3, the port facility should comply with instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- 1 suspension of access to all, or part of, the port facility;
- 2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
- 3 suspension of pedestrian or vehicular movement within all, or part, of the port facility;
- 4 increased security patrols within the port facility, if appropriate;

5 suspension of port operations within all, or part, of the port facility;

6 direction of vessel movements relating to all, or part, of the port facility; and

7 evacuation of all, or part of, the port facility.

#### **Restricted Areas within the Port Facility**

16.21 The PFSP should identify the restricted areas to be established within the port facility, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. This should also include, in appropriate circumstances, measures to ensure that temporary restricted areas are security swept both before and after that area is established.

The purpose of restricted areas is to:

- 1 protect passengers, ship's personnel, port facility personnel and visitors, including those visiting in connection with a ship;
- 2 protect the port facility;
- 3 protect ships using, and serving, the port facility;
- 4 protect sensitive security locations and areas within the port facility,
- 5 to protect security and surveillance equipment and systems; and
- 6 protect cargo and ship's stores from tampering.

16.22 The PFSP should ensure that all restricted areas have clearly established security measures to control:

- 1 access by individuals;
- 2 the entry, parking, loading and unloading of vehicles;
- 3 movement and storage of cargo and ship's stores, and
- 4 unaccompanied baggage or personal effects.

16.23 The PFSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.

16.24 When automatic intrusion detection devices are installed they should alert a control centre which can respond to the triggering of an alarm.

16.25 Restricted areas may include:

- 1 shore and waterside areas immediately adjacent to the ship;
- 2 embarkation and disembarkation areas, passenger and ship's personnel holding and processing areas including search points;
- 3 areas where loading, unloading or storage of cargo and stores is undertaken;



- 4 locations where security sensitive information, including cargo documentation, is held;
- 5 areas where dangerous goods and hazardous substances are held;
- 6 vessel traffic management system control rooms, aids to navigation and port control buildings, including security and surveillance control rooms;
- 7 areas where security and surveillance equipment are stored or located;
- 8 essential electrical, radio and telecommunication, water and other utility installations; and
- 9 other locations in the port facility where access by vessels, vehicles and individuals should be restricted.

16.26 The security measures may extend, with the agreement of the relevant authorities, to restrictions on unauthorised access to structures from which the port facility can be observed.

#### *Security Level 1*

16.27 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

- 1 provision of permanent or temporary barriers to surround the restricted area whose standard should be accepted by the Contracting Government;
- 2 provision of access points where access can be controlled by security guards when in operation and which can be effectively locked or barred when not in use;
- 3 providing passes which must be displayed to identify individuals entitlement to be within the restricted area;
- 4 clearly marking vehicles allowed access to restricted areas;
- 5 providing guards and patrols;
- 6 providing automatic intrusion detection devices, or surveillance equipment or systems to detect unauthorised access into, or movement within restricted areas; and
- 7 control of the movement of vessels in the vicinity of ships using the port facility.

#### *Security Level 2*

16.28 At security level 2, the PFSP should establish the enhancement of the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to, restricted areas. The PFSP should establish the additional security measures, which may include:

- 1 enhancing the effectiveness of the barriers or fencing surrounding restricted areas, including the use of patrols or automatic intrusion detection devices;

- 2 reducing the number of access points to restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining accesses;
- 3 restrictions on parking adjacent to berthed ships;
- 4 further restricting access to the restricted areas and movements and storage within them;
- 5 use of continuously monitored and recording surveillance equipment;
- 6 enhancing the number and frequency of patrols including waterside patrols undertaken on the boundaries of the restricted areas and within the areas;
- 7 establishing and restricting access to areas adjacent to the restricted areas; and
- 8 enforcing restrictions on access by unauthorised craft to the waters adjacent to ships using the port facility.

#### *Security Level 3*

16.29 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- 1 setting up of additional restricted areas within the port facility in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
- 2 preparing for the searching of restricted areas as part of a search of all, or part, of the port facility.

#### **Handling of Cargo**

16.30 The security measures relating to cargo handling should:

- 1 prevent tampering, and
- 2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored within the port facility.

16.31 The security measures should include inventory control procedures at access points to the port facility. Once within the port facility cargo should be capable of being identified as having been checked and accepted for loading onto a ship or for temporary storage in a restricted area while awaiting loading. It may be appropriate to restrict the entry of cargo to the port facility that does not have a confirmed date for loading.

#### *Security Level 1*

16.32 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

- 1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility prior to, and during, cargo handling operations;

2 checks to ensure that cargo entering the port facility matches the delivery note or equivalent cargo documentation;

3 searches of vehicles; and

4 checking of seals and other methods used to prevent tampering upon entering the port facility and upon storage within the port facility.

16.33 Checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

1 visual and physical examination; and

2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

16.34 When there are regular, or repeated, cargo movement the Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off-site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSP concern.

#### *Security Level 2*

16.35 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied

during cargo handling to enhance control, which may include:

1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility;

2 intensified checks, as appropriate, to ensure that only the documented cargo enters the port facility, is temporarily stored there and then loaded onto the ship;

3 intensified searches of vehicles; and

4 increased frequency and detail in checking of seals and other methods used to prevent tampering.

16.36 Detailed checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

1 increasing the frequency and detail of checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility (visual and physical examination);

2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and

3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in addition to an established agreement and procedures.

#### *Security Level 3*

16.37 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail

the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

1 restriction or suspension of cargo movements or operations within all, or part, of the port facility or specific ships; and

2 verifying the inventory of dangerous goods and hazardous substances held within the port facility and their location.

#### **Delivery of Ship's Stores**

16.38 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

1 ensure checking of ship's stores and package integrity;

2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;

3 prevent tampering;

4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered;

5 ensure searching the delivery vehicle; and

6 ensure escorting delivery vehicles within the port facility.

16.39 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

#### *Security Level 1*

16.40 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to control the delivery of ship's stores, which may include:

1 checking of ship's stores;

2 advance notification as to composition of load, driver details and vehicle registration; and

3 searching the delivery vehicle.

16.41 Checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

1 visual and physical examination; and

2 using scanning/detection equipment, mechanical devices or dogs.

#### *Security Level 2*

16.42 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the control of the delivery of ship's stores, which may include:

1 detailed checking of ship's stores;

2 detailed searches of the delivery vehicles;

3 co-ordination with ship personnel to check the order against the delivery note prior to entry to the port facility; and

4 escorting the delivery vehicle within the port facility.

16.43 Detailed checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

1 increasing the frequency and detail of searches of delivery vehicles;

2 increasing the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and

3 restricting, or prohibiting, entry of stores that will not leave the port facility within a specified period.

#### *Security Level 3*

16.44 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility which may include preparation for restriction, or suspension, of the delivery of ship's stores within all, or part, of the port facility.

#### **Handling Unaccompanied Baggage**

16.45 The PFSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before is allowed in the port facility and, depending on the storage arrangements, before it is transferred between the port facility and the ship. It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the port facility and the ship, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility. Close co-operation with the ship is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

#### *Security Level 1*

16.46 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

#### *Security Level 2*

16.47 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

#### *Security Level 3*

16.48 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port

facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at

least two different angles;

2 preparations for restriction or suspension of handling or unaccompanied baggage; and

3 refusal to accept unaccompanied baggage into the port facility.

#### **Monitoring the Security of the Port Facility**

16.49 The port facility security organization should have the capability to monitor the port facility and its nearby approaches, on land and water, at all times, including the night hours and periods of limited visibility, the restricted areas within the port facility, the ships at the port facility and areas surrounding ships. Such monitoring can include use of:

1 lighting;

2 security guards, including foot, vehicle and waterborne patrols, and

3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

16.50 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

16.51 The PFSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather or of power disruptions.

#### *Security Level 1*

16.52 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, security guards or use of security and surveillance equipment to allow port facility security personnel to:

1 observe the general port facility area, including shore and water-side accesses to it;

2 observe access points, barriers and restricted areas, and

3 allow port facility security personnel to monitor areas and movements adjacent to ships using the port facility, including augmentation of lighting provided by the ship itself.

#### *Security Level 2*

16.53 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capability, which may include:

1 increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including the provision of additional lighting and surveillance coverage;



- 2 increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols, and
- 3 assigning additional security personnel to monitor and patrol.

### *Security Level 3*

16.54 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

- 1 switching on all lighting within, or illuminating the vicinity of, the port facility;
- 2 switching on all surveillance equipment capable of recording activities within, or adjacent to, the port facility; and
- 3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record.

### **Differing Security Levels**

16.55 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility could adopt if the port facility is at a lower security level than that applying to a ship.

### **Activities not covered by the Code**

16.56 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility should apply when:

- 1 it is interfacing with a ship which has been at a port of a State which not a Contracting Government;
- 2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply; and
- 3 it is interfacing with fixed or floating platforms or mobile offshore drilling units on location.

### **Declarations of Security**

16.57 The PFSP should establish the procedures to be followed when on the instructions of the Contracting Government the PFSO requests a Declaration of Security or when a DoS is requested by a ship.

### **Audit, Review and Amendment**

16.58 The PFSP should establish how the PFSO intends to audit the continued effectiveness of the PFSP and the procedure to be followed to review, update or amend the PFSP.

16.59 The PFSP should be reviewed at the discretion of the PFSO. In addition it should be reviewed:

- 1 if the PFSA relating to the port facility is altered;
- 2 if an independent audit of the PFSP or the Contracting Government.s testing of the port facility security organization identifies failings

in the organization or questions the continuing relevance of significant element of the approved PFSP;

- 3 following security incidents or threats thereof involving the port facility; and

- 4 following changes in ownership or operational control of the port facility.

16.60 The PFSO can recommend appropriate amendments to the approved plan following any review of the plan. Amendments to the PFSP relating to:

- 1 proposed changes which could fundamentally alter the approach adopted to maintaining the security of the port facility; and
- 2 the removal, alteration or replacement of permanent barriers, security and surveillance equipment and systems etc., previously considered essential in maintaining the security of the port facility;

should be submitted to the Contracting Government that approved the original PFSP for their consideration and approval. Such approval can be given by, or on behalf of, the Contracting Government with, or without, amendments to the proposed changes. On approval of the PFSP the Contracting Government should indicate which procedural or physical alterations have to be submitted to it for approval.

### **Approval of Port Facility Security Plans**

16.61 PFSPs have to be approved by the relevant Contracting Government which should establish appropriate procedures to provide for:

- 1 the submission of PFSPs to them;
- 2 the consideration of PFSPs;
- 3 the approval of PFSPs, with or without amendments;
- 4 consideration of amendments submitted after approval, and
- 5 procedures for inspecting or auditing the continuing relevance of the approved PFSP.

At all stages steps should be taken to ensure that the contents of the PFSP remains confidential.

### **Statement of Compliance of a Port Facility**

16.62 The Contracting Government within whose territory a port facility is located may issue an appropriate Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF) indicating:

- 1 the port facility;
- 2 that the port facility complies with the provisions of chapter XI-2 and part A of the Code.
- 3 the period of validity of the SoCPF which should be specified by the Contracting Governments but should not exceed five years; and

4 the subsequent verification arrangements established by the Contracting Government and a confirmation when these are carried out.

16.63 The Statement of Compliance for Port Facility should be in form set out in the appendix to this Part of the Code. If the language used is not Spanish, French or English, the Contracting Government, if it considers it appropriate may also include a translation into one of these languages.

### **17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER**

17.1 In those exceptional instances where the ship security officer has questions about the validity of credentials of those seeking to board the ship for official purposes, the port facility security officer should assist.

17.2 The port facility security officer should not be responsible for routine confirmation of the identity of those seeking to board the ship.

In addition relevant guidance is provided under sections 15, 16 and 18.

### **18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES FOR PORT FACILITIES**

18.1 The Port Facility Security Officer should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

- 1 security administration;
- 2 relevant international conventions, codes and recommendations;
- 3 relevant Government legislation and regulations;
- 4 responsibilities and functions of other security organisations;
- 5 methodology of port facility security assessment;
- 6 methods of ship and port facility security surveys and inspections;
- 7 ship and port operations and conditions;
- 8 ship and port facility security measures;
- 9 emergency preparedness and response and contingency planning;
- 10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
- 11 handling sensitive security related information and security related communications;
- 12 knowledge of current security threats and patterns;
- 13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
- 14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security;

15 techniques used to circumvent security measures;

16 security equipment and systems, and their operational limitations;

17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;

18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;

19 security drills and exercises, including drills and exercises with ships; and

20 assessment of security drills and exercises.

18.2 Port facility personnel having specific security duties should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

1 knowledge of current security threats and patterns;

2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

4 techniques used to circumvent security measures;

5 crowd management and control techniques;

6 security related communications;

7 operations of security equipment and systems;

8 testing, calibration and maintenance of security equipment and systems,

9 inspection, control, and monitoring techniques; and

10 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

18.3 All other port facility personnel should have knowledge of and be familiar with relevant provisions of the PFSP, in some or all of the following, as appropriate:

1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;

2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security; and

4 techniques used to circumvent security measures.

18.4 The objective of drills and exercises is to ensure that port facility personnel are proficient in all assigned security duties, at all security levels, and to identify any security related deficiencies, which need to be addressed.

18.5 To ensure the effective implementation of the provisions of the port facility security plan, drills should be conducted at least every three months unless the

specific circumstances dictate otherwise. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 15.11.

18.6 Various types of exercises which may include participation of port facility security officers, in conjunction with relevant authorities of Contracting Governments, company security officers, or ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. Requests for the participation of company security officers or ships security officers in joint exercise should be made bearing in mind the security and work implications for the ship. These exercises should test communication, coordination, resource availability and response. These exercises may be:

- 1 full scale or live;
- 2 tabletop simulation or seminar; or
- 3 combined with other exercises held such as emergency response or other port State authority exercises.

## 19 VERIFICATION AND CERTIFICATION OF SHIPS

No additional guidance.

### RESOLUÇÃO 2 DA CONFERÊNCIA (adoptada em 12 de Dezembro de 2002)

#### ADOÇÃO DO CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A SEGURANÇA DE NAVIOS E DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

A CONFERÊNCIA,

TENDO ADOPTADO emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, (doravante referida como “a Convenção”), relativas a medidas especiais para intensificar a segurança marítima,

CONSIDERANDO que o novo capítulo XI-2 da Convenção faz referência a um Código Internacional para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) e requer que navios, companhias e instalações portuárias cumpram os requisitos relevantes da parte A do Código Internacional para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), conforme especificado na parte A do Código ISPS,

SENDO DA OPINIÃO de que a implementação do capítulo mencionado acima pelos Governos Contratantes contribuirá em muito para a intensificação da segurança marítima e para a salvaguarda daqueles a bordo e em terra,

TENDO CONSIDERADO uma minuta do Código Internacional para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias, elaborada pelo Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (doravante referida como “a Organização”), em sua septuagésima quinta e septuagésima sexta sessão, para consideração e adopção pela Conferência,

1. ADOPTA o Código Internacional para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias (doravante referido como “o Código”), cujo texto encontra-se no Anexo à presente resolução;

2. CONVIDA os Governos Contratantes da Convenção a notar que o Código terá efeito em 1 de Julho de 2004 mediante entrada em vigor do novo capítulo XI-2 da Convenção;

3. SOLICITA que o Comité de Segurança Marítima revise e emende o Código conforme apropriado

4. SOLICITA que o Secretário-Geral da Organização transmita cópias certificadas da presente resolução e o texto do Código contido em Anexo a todos os Governos Contratantes da Convenção;

5. SOLICITA TAMBÉM que o Secretário-Geral transmita cópias desta resolução e de seu Anexo a todos os Membros da Organização, que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

## ANEXO 2

### CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DOS NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

#### PREÂMBULO

1 A Conferência Diplomática sobre a protecção do transporte marítimo, que se realizou em Londres em Dezembro de 2002, adoptou novas disposições no âmbito da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, bem como o presente Código, com o objectivo de reforçar a protecção do transporte marítimo. Estas novas disposições formam o quadro internacional para a cooperação entre os navios e as instalações portuárias na detecção e prevenção de actos que ameacem a segurança no sector dos transportes marítimos.

2 Na sequência dos trágicos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, a Assembleia da Organização Marítima Internacional (“a Organização”), na sua vigésima segunda sessão, realizada em Novembro de 2001, pronunciou-se unanimemente pela elaboração de novas medidas no domínio da segurança dos navios e das instalações portuárias, a adoptar por uma Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (a chamada Conferência Diplomática sobre a protecção do transporte marítimo) em Dezembro de 2002. A preparação da conferência foi confiada ao Comité de Segurança Marítima (MSC) da Organização e teve por base documentos apresentados por Estados membros, organizações intergovernamentais e organizações não governamentais com estatuto consultivo na Organização.

3 A fim de acelerar a elaboração e a adopção de medidas de segurança adequadas, o MSC instituiu, na sua primeira sessão extraordinária, igualmente realizada em Novembro de 2001, um grupo de trabalho intersessões para a protecção do transporte marítimo. A primeira reunião deste grupo de trabalho intersessões realizou-se em Fevereiro de 2002 e os resultados das suas deliberações foram



apresentados e discutidos na 75ª sessão do MSC, em Maio de 2002, que instituiu um grupo de trabalho *ad hoc* para desenvolver as propostas. O MSC analisou o relatório deste grupo de trabalho na sua 75ª sessão e recomendou o aprofundamento dos trabalhos numa nova reunião do grupo de trabalho intersessões, que se realizou em Setembro de 2002. A 76ª sessão do MSC, realizada em Dezembro de 2002 imediatamente antes da Conferência Diplomática, analisou os resultados da reunião de Setembro de 2002 do grupo de trabalho intersessões e os trabalhos complementares efectuados pelo grupo de trabalho durante aquela sessão, e adoptou a versão final dos textos a apresentar à Conferência Diplomática.

4 A Conferência Diplomática (9 a 13 de Dezembro de 2002) adoptou igualmente um conjunto de alterações às disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), com vista a acelerar a aplicação da disposição que obriga à instalação de sistemas de identificação automática, e introduziu no Capítulo XI-1 da SOLAS 74 novas regras relativas à marcação do número de identificação do navio e à presença a bordo de um cadastro sinóptico contínuo. A Conferência Diplomática adoptou ainda um conjunto de resoluções, nomeadamente sobre a aplicação e revisão do presente Código, a cooperação técnica e a cooperação com a Organização Internacional do Trabalho e a Organização Mundial das Alfândegas. Reconheceu-se que poderia ser necessário rever e alterar algumas das novas disposições relativas à protecção do transporte marítimo uma vez que estas duas organizações concluíam os seus trabalhos.

5 As disposições do Capítulo XI-2 da SOLAS 74 e do presente Código são aplicáveis aos navios e às instalações portuárias. A decisão de alargar às instalações portuárias o âmbito de aplicação da SOLAS 74 teve por base o facto de ser esta convenção o meio mais expedito de garantir que as medidas de segurança necessárias entrem em vigor e produzam efeitos rapidamente. Decidiu-se igualmente, todavia, que as disposições relativas às instalações portuárias se deverão aplicar apenas à interface navio/porto. A questão mais vasta da segurança das zonas portuárias será tratada conjuntamente pela Organização Marítima Internacional e a Organização Internacional do Trabalho. Foi ainda acordado que as disposições não deveriam abranger a resposta concreta aos ataques nem as operações de limpeza necessárias na sequência de tais ataques.

6 Na redacção das disposições teve-se em conta a necessidade de assegurar a sua compatibilidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978, tal como alterada, o Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) e o sistema harmonizado de vistoria e certificação.

7 As disposições representam uma mudança significativa no modo como o sector marítimo internacional encara a questão da segurança no sector. Reconhece-se que podem constituir um ónus adicional considerável para certos Governos Contratantes. A importância da cooperação técnica para assistir os Governos Contratantes na sua aplicação é, assim, plenamente reconhecida.

8 A aplicação das disposições exigirá uma cooperação permanente e eficaz e um entendimento entre todas as partes com interesse nos navios ou nas instalações portuárias ou que os utilizam, incluindo os marítimos, o pessoal dos portos, os passageiros, os interesses ligados à carga, os gestores de navios, os organismos de gestão dos portos e os responsáveis pela segurança a nível das autoridades nacionais e locais. As práticas e procedimentos existentes terão de ser revistos e modificados se não garantirem um nível de segurança adequado. No interesse do reforço da segurança, o sector dos transportes marítimos, o sector portuário e as autoridades nacionais e locais terão de assumir responsabilidades adicionais.

9 Na aplicação das disposições de segurança previstas no Capítulo XI-2 da SOLAS 74 e na Parte A do presente Código dever-se-á ter em conta as orientações enunciadas na Parte B do Código. Reconhece-se, todavia, que o grau de aplicabilidade destas orientações será função da natureza da instalação portuária e do navio, bem como do tráfego em que este opera e/ou da carga que transporta.

10 Nenhuma das disposições do presente Código deverá ser interpretada ou aplicada de forma incompatível com o respeito dos direitos e liberdades fundamentais consagrados em instrumentos internacionais, em particular os que dizem respeito aos marítimos e refugiados, incluindo a Declaração relativa aos princípios e direitos fundamentais do trabalho, da Organização Internacional do Trabalho, e as normas internacionais respeitantes aos marítimos e aos trabalhadores portuários.

11 Atendendo a que a Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional de 1965, tal como alterada, estabelece que as autoridades públicas deverão autorizar os membros estrangeiros das tripulações a ir a terra enquanto o navio em que chegaram permanecer no porto, na condição de terem sido completadas as formalidades de chegada do navio e de as autoridades públicas não terem razões para recusar essa autorização por motivos relacionados com a saúde pública, a segurança pública ou a ordem pública, os Governos Contratantes, ao aprovarem os planos de segurança dos navios e das instalações portuárias, devem ter em conta o facto de que o pessoal do navio vive e trabalha a bordo e precisa de ir a terra e ter acesso aos serviços sociais dos marítimos, incluindo os serviços de cuidados de saúde.

## PARTE A

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

#### 1 GENERALIDADES

##### 1.1 Introdução

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

## 1.2 Objectivos

Os objectivos do presente Código são:

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

## 1.3 Prescrições funcionais

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

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

## 2 DEFINIÇÕES

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

- 1 *Convenção*, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, tal como alterada;
- 2 *Regra*, uma regra da Convenção;
- 3 *Capítulo*, um capítulo da Convenção;
- 4 *Plano de segurança do navio*, um plano elaborado para garantir a aplicação, a bordo do navio, de medidas destinadas a proteger do risco de incidentes de segurança as pessoas a bordo, a carga, as unidades de transporte de carga, as provisões de bordo e o próprio navio ;
- 5 *Plano de segurança da instalação portuária*, um plano elaborado para garantir a aplicação de medidas destinadas a proteger do risco de incidentes de segurança a instalação portuária, bem como os navios, as pessoas, a carga, as unidades de transporte de carga e as provisões dos navios no interior da instalação portuária;
- 6 *Agente de segurança do navio*, a pessoa a bordo do navio, que responde perante o comandante, designada pela companhia como responsável pela segurança do navio, incluindo pela aplicação e manutenção do plano de segurança do navio e pela ligação com o agente de segurança da companhia e os agentes de segurança das instalações portuárias;
- 7 *Agente de segurança da companhia*, a pessoa designada pela companhia como responsável por garantir a realização da avaliação da segurança do navio e a elaboração do plano de segurança do navio e a sua apresentação para aprovação e subsequente aplicação e manutenção, bem como pela ligação com os agentes de segurança das instalações portuárias e o agente de segurança do navio;
- 8 *Agente de segurança da instalação portuária*, a pessoa designada como responsável pela elaboração, aplicação, revisão e manutenção do plano de segurança da instalação portuária e pela ligação com os agentes de segurança dos navios e os agentes de segurança das companhias;
- 9 *Nível de segurança 1*, o nível de segurança em que devem vigorar permanentemente medidas de segurança mínimas adequadas;
- 10 *Nível de segurança 2*, o nível de segurança em que devem vigorar durante um determinado período medidas de segurança adicionais adequadas devido a risco acrescido de incidente de segurança;
- 11 *Nível de segurança 3*, o nível de segurança em que devem vigorar durante um período limitado medidas de segurança suplementares especiais

devido à probabilidade ou iminência de um incidente de segurança, mesmo que não seja possível identificar o alvo;

2.2 O termo “navio”, quando utilizado no presente Código, inclui as unidades móveis de perfuração ao largo e as embarcações de alta velocidade definidas na regra XI-2/1.

2.3 A expressão “Governo Contratante” em associação com uma referência a instalação portuária, quando utilizada nas secções 14 a 18, refere-se igualmente à autoridade designada.

2.4 A menos que definidos de outra forma na presente parte, os termos e expressões utilizados têm o significado que lhes é atribuído nos Capítulos I e XI-2.

### 3 APLICAÇÃO

3.1 O presente Código é aplicável:

1 aos seguintes tipos de navios que efectuem viagens internacionais:

- 1 navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade,
- 2 navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual ou superior a 500 e
- 3 unidades móveis de perfuração ao largo; e

2 às instalações portuárias que servem os referidos navios.

3.2 Não obstante o disposto na secção 3.1.2, os Governos Contratantes decidirão do grau de aplicabilidade da presente parte às instalações portuárias localizadas no seu território que, embora utilizadas principalmente por navios não afectos ao tráfego internacional, devam ocasionalmente servir navios que demandem ou larguem do porto em viagem internacional.

3.2.1 Os Governos Contratantes basearão as decisões que tomarem nos termos do disposto na secção 3.2 numa avaliação da segurança da instalação portuária em causa, efectuada em conformidade com o disposto na presente parte.

3.2.2 As decisões tomadas pelos Governos Contratantes nos termos do disposto na secção 3.2 não devem comprometer o nível de segurança que as disposições do Capítulo XI 2 e da presente parte do Código se destinam a assegurar.

3.3 O presente Código não se aplica aos navios de guerra e aos navios auxiliares da Marinha, bem como a outros navios propriedade de um Governo Contratante ou por este explorados e utilizados exclusivamente ao serviço do governo em actividades não comerciais.

3.4 As disposições das secções 5 a 13 e 19 da presente parte são aplicáveis às companhias e navios especificados na regra XI-2/4.

3.5 As disposições das secções 5 e 14 a 18 da presente parte são aplicáveis às instalações portuárias especificadas na regra XI 2/10.

3.6 As disposições do presente Código não prejudicam os direitos e obrigações dos Estados à luz do direito internacional.

### 4 RESPONSABILIDADES DOS GOVERNOS CONTRATANTES

4.1 Sob reserva do disposto nas regras XI-2/3 e XI-2/7, os Governos Contratantes estabelecerão os níveis de segurança e formularão orientações no que respeita à protecção contra incidentes de segurança. Os níveis de segurança mais altos indicarão uma maior probabilidade de ocorrência de um incidente de segurança. Os factores a considerar para a determinação do nível de segurança adequado são:

- 1 o grau de credibilidade da informação relativa à ameaça;
- 2 o grau de corroboração da informação relativa à ameaça;
- 3 o grau de especificidade ou iminência da ameaça comunicada; e
- 4 as consequências potenciais do incidente de segurança.

4.2 Ao estabelecerem o nível de segurança 3, os Governos Contratantes emitirão conforme necessário instruções adequadas e comunicarão as informações de segurança aos navios e instalações portuárias que possam ser afectados.

4.3 Os Governos Contratantes podem delegar numa organização de segurança reconhecida algumas das obrigações em matéria de segurança que lhes incumbem por força do disposto no Capítulo XI-2 e na presente parte do Código, com excepção:

- 1 do estabelecimento do nível de segurança aplicável;
- 2 da aprovação das avaliações da segurança das instalações portuárias e das alterações a avaliações aprovadas;
- 3 da determinação das instalações portuárias que deverão designar um agente de segurança da instalação portuária;
- 4 da aprovação dos planos de segurança das instalações portuárias e das alterações a planos aprovados;
- 5 da aplicação de medidas de controlo e execução nos termos da regra XI 2/9; e
- 6 do estabelecimento dos requisitos para a declaração de segurança.

4.4 Os Governos Contratantes porão à prova, na medida em que considerem adequado, a eficácia dos planos de segurança de navios ou de instalações portuárias que aprovaram, bem como das respectivas alterações, ou, no caso dos navios, dos planos aprovados em seu nome.

### 5 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA

5.1 Os Governos Contratantes determinarão os casos em que é necessária uma declaração de segurança com base



na avaliação do risco da interface navio/porto ou das operações navio-navio para as pessoas, os bens ou o ambiente.

5.2 Um navio pode requerer uma declaração de segurança quando:

- 1 está a operar a um nível de segurança superior ao da instalação portuária ou do navio com que está a interagir;
- 2 há acordo entre Governos Contratantes quanto a uma declaração de segurança abrangendo determinadas viagens internacionais ou navios específicos que as efectuem;
- 3 tenha havido uma ameaça à segurança ou um incidente de segurança envolvendo o navio ou a instalação portuária, consoante o caso;
- 4 se encontra num porto não obrigado a ter e a aplicar um plano de segurança da instalação portuária aprovado; ou
- 5 está a efectuar operações navio-navio com um navio não obrigado a ter e a aplicar um plano de segurança aprovado.

5.3 A instalação portuária ou o navio em causa devem dar seguimento aos pedidos de estabelecimento de uma declaração de segurança formulados nos termos do disposto na presente secção.

5.4 A declaração de segurança será estabelecida:

- 1 pelo comandante ou o agente de segurança do navio, em nome do navio; e, se for caso disso,
- 2 pelo agente de segurança da instalação portuária ou, se o Governo Contratante assim o determinar, por outro organismo responsável pela segurança em terra, em nome da instalação portuária.

5.5 A declaração de segurança indicará as medidas de segurança que poderão ser partilhadas entre a instalação portuária e o navio (ou entre navios) e especificará as responsabilidades de ambas as partes.

5.6 Os Governos Contratantes determinarão, tendo presentes as disposições da regra XI 2/9.2.3, o período mínimo durante o qual as instalações portuárias situadas no seu território deverão conservar as declarações de segurança.

5.7 As Administrações determinarão, tendo presentes as disposições da regra XI 2/9.2.3, o período mínimo durante o qual os navios autorizados a arvorar o seu pavilhão deverão conservar as declarações de segurança.

## 6 OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA

6.1 A companhia deve assegurar que o plano de segurança do navio enuncia claramente a autoridade do comandante. A companhia fará constar do plano de segurança do navio que o comandante está investido da autoridade máxima e da responsabilidade de tomar

decisões no que respeita à segurança operacional e à protecção do navio e de requerer, quando necessário, a assistência da companhia ou de qualquer Governo Contratante.

6.2 A companhia deve assegurar que o seu agente de segurança, o comandante e o agente de segurança do navio recebem o apoio necessário ao exercício das respectivas funções e responsabilidades em conformidade com as disposições do Capítulo XI-2 e da presente parte do Código.

## 7 SEGURANÇA DO NAVIO

7.1 Os navios estão obrigados a observar os níveis de segurança estabelecidos pelos Governos Contratantes conforme indicado a seguir.

7.2 Ao nível de segurança 1, serão executadas em todos os navios, por meio de medidas adequadas e tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B, as seguintes actividades atinentes à identificação e prevenção de incidentes de segurança:

- 1 execução de todas as tarefas relacionadas com a segurança do navio;
- 2 controlo do acesso ao navio;
- 3 controlo do embarque de pessoas e seus pertences;
- 4 vigilância das zonas de acesso restrito a fim de assegurar que apenas pessoas autorizadas a elas podem aceder;
- 5 vigilância das zonas de convés e das zonas circundantes do navio;
- 6 supervisão da movimentação de carga e provisões de bordo; e
- 7 pronta disponibilidade do sistema de comunicações de segurança.

7.3 Ao nível de segurança 2, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 7.2, as medidas de segurança adicionais previstas no plano de segurança do navio, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

7.4 Ao nível de segurança 3, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 7.2, as medidas de segurança suplementares especiais previstas no plano de segurança do navio, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

7.5 Sempre que a Administração estabeleça o nível de segurança 2 ou 3, o navio deve acusar a recepção da instrução de alteração do nível de segurança.

7.6 Antes de dar entrada ou enquanto se encontrar num porto situado no território de um Governo Contratante que tenha estabelecido o nível de segurança 2 ou 3, o navio deve acusar a recepção desta instrução e confirmar ao agente de segurança da instalação portuária a activação das medidas e procedimentos adequados indicados no plano de segurança do navio e, tratando-se do nível de segurança 3, nas instruções emitidas pelo Governo Contratante que

o estabeleceu. Se encontrar dificuldades nessa activação, o navio deve comunicá-lo. Em tal caso, o agente de segurança da instalação portuária e o agente de segurança do navio estabelecerão contacto e coordenarão as acções que se mostrem adequadas.

7.7 Um navio que já tenha estabelecido ou para o qual a Administração determine o estabelecimento de um nível de segurança superior ao estabelecido para o porto que pretende demandar ou em que já se encontra deve comunicar sem demora a situação à autoridade competente do Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária, bem como ao agente de segurança desta.

7.7.1 Em tal caso, o agente de segurança do navio estabelecerá contacto com o agente de segurança da instalação portuária e coordenará as acções que se mostrem adequadas, se necessário.

7.8 Uma Administração que determine para os navios autorizados a arvorar o seu pavilhão o estabelecimento do nível de segurança 2 ou 3 num porto de outro Governo Contratante deve informar sem demora esse Governo Contratante.

7.9 Quando os Governos Contratantes estabelecem níveis de segurança, assegurando que as informações conexas são comunicadas aos navios que se encontram a navegar no seu mar territorial ou comunicaram a sua intenção de nele entrar, estes navios devem ser aconselhados a manter-se vigilantes e a comunicar imediatamente às respectivas Administrações e aos Estados costeiros próximos as informações que cheguem ao seu conhecimento e que possam afectar a segurança na zona.

7.9.1 Ao comunicarem aos navios o nível de segurança aplicável, os Governos Contratantes devem igualmente, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B, informá-los das medidas de segurança que deverão tomar e, se for caso disso, das medidas que eles próprios tomaram para proporcionar protecção contra a ameaça.

## 8 AVALIAÇÃO DA SEGURANÇA DO NAVIO

8.1 A avaliação da segurança do navio é parte integrante e essencial do processo de elaboração e actualização do plano de segurança do navio.

8.2 O agente de segurança da companhia deve assegurar que a avaliação da segurança do navio é efectuada por pessoas com competência para aferir da segurança de um navio, de acordo com o disposto na presente secção e tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

8.3 Sob reserva do disposto na secção 9.2.1, a avaliação da segurança de um navio específico pode ser efectuada por uma organização de segurança reconhecida.

8.4 A avaliação da segurança do navio deve incluir uma vistoria de segurança *in loco* e, pelo menos, os seguintes elementos:

- 1 identificação das medidas, procedimentos e operações de segurança instituídos;

- 2 identificação e avaliação das operações de bordo essenciais que é importante proteger;
- 3 identificação das ameaças possíveis às operações de bordo essenciais e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de segurança e sua ordem de prioridade; e
- 4 identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.

8.5 A avaliação da segurança do navio será documentada, revista, aceite e conservada pela companhia.

## 9 PLANO DE SEGURANÇA DO NAVIO

9.1 Cada navio deve ter a bordo um plano de segurança aprovado pela Administração. O plano conterá disposições para os três níveis de segurança definidos na presente parte.

9.1.1 Sob reserva do disposto na secção 9.2.1, o plano de segurança de um navio específico pode ser preparado por uma organização de segurança reconhecida.

9.2 A Administração pode confiar a revisão e aprovação dos planos de segurança de navios, bem como das alterações a planos anteriormente aprovados, a organizações de segurança reconhecidas.

9.2.1 Em tal caso, a organização de segurança reconhecida encarregue de rever e aprovar o plano de segurança de um navio, ou as alterações ao mesmo, não pode ter participado na avaliação da segurança do navio nem na preparação do plano de segurança, ou das alterações ao mesmo, que é objecto de revisão.

9.3 Os planos de segurança de navios, bem como as alterações a planos anteriormente aprovados, apresentados para aprovação devem ser acompanhados da avaliação de segurança com base na qual o plano, ou as alterações ao mesmo, foi elaborado.

9.4 O plano será elaborado tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B e deverá ser redigido na língua ou línguas de trabalho do navio. Se esta(s) não for(em) o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas. O plano deve incluir, pelo menos:

- 1 as medidas destinadas a prevenir a introdução a bordo de armas, substâncias perigosas ou engenhos destinados a serem utilizados contra pessoas, navios ou portos e cujo transporte não é autorizado;
- 2 a identificação das zonas de acesso restrito e as medidas destinadas a prevenir a entrada não autorizada nas mesmas;
- 3 as medidas destinadas a prevenir o acesso não autorizado ao navio;
- 4 os procedimentos de resposta a ameaças à segurança ou violações da segurança, incluindo as disposições necessárias para o prosseguimento das operações de bordo críticas ou da interface navio/porto;

- 5 os procedimentos de resposta às instruções de segurança emitidas para o nível de segurança 3 por Governos Contratantes;
- 6 os procedimentos de evacuação em caso de ameaça à segurança ou violação da segurança;
- 7 as funções do pessoal de bordo a que foram atribuídas responsabilidades no domínio da segurança e do restante pessoal de bordo no que respeita à segurança;
- 8 os procedimentos de auditoria das actividades de segurança;
- 9 os procedimentos para a formação, os treinos e os exercícios associados ao plano;
- 10 os procedimentos de interface com as actividades de segurança das instalações portuárias;
- 11 os procedimentos de revisão periódica e actualização do plano;
- 12 os procedimentos de notificação de incidentes de segurança;
- 13 a identificação do agente de segurança do navio;
- 14 a identificação do agente de segurança da companhia, incluindo os dados de contacto para as 24 horas do dia;
- 15 os procedimentos aplicados para assegurar a vistoria, ensaio, calibragem e manutenção dos equipamentos de segurança existentes a bordo;
- 16 a frequência dos ensaios e calibrações dos equipamentos de segurança existentes a bordo;
- 17 a identificação dos locais a bordo onde se situam os comandos de activação do sistema de alerta de segurança do navio; e
- 18 os procedimentos, instruções e orientações para a utilização do sistema de alerta de segurança do navio, incluindo o ensaio, a activação, a desactivação e a reposição na situação inicial, e para evitar falsos alertas.

9.4.1 O pessoal que efectua as auditorias internas das actividades de segurança especificadas no plano ou que avalia a sua aplicação não deve tomar parte nas actividades sujeitas a auditoria, salvo se impraticável devido à dimensão ou natureza da companhia ou do navio.

9.5 A Administração determinará que modificações ao plano de segurança de um navio aprovado ou a equipamentos de segurança nele especificados não poderão ser efectuadas sem as correspondentes alterações ao plano terem tido a sua aprovação. Todas as modificações introduzidas devem ser, pelo menos, tão eficazes quanto as medidas previstas no Capítulo XI 2 e na presente parte do Código.

9.5.1 A natureza das modificações introduzidas no plano de segurança do navio ou em equipamentos de segurança

especificamente aprovadas pela Administração em conformidade com o disposto na secção 9.5 deve ser documentada de modo que indique claramente essa aprovação. Esta documentação deverá estar disponível a bordo e ser apresentada conjuntamente com o certificado internacional de segurança do navio (ou o certificado internacional provisório de segurança do navio). Se as modificações forem temporárias, não é necessário conservar a bordo a referida documentação uma vez repostos os equipamentos ou medidas originalmente aprovados.

9.6 O plano pode ser conservado em formato electrónico. Se for esse o caso, deverá estar protegido de modo a evitar-se a sua eliminação ou alteração não autorizadas.

9.7 O plano deve estar protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.

9.8 Os planos de segurança dos navios não estão sujeitos a vistoria pelos funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante a aplicar medidas de controlo e execução em conformidade com o disposto na regra XI 2/9, excepto nas circunstâncias especificadas na secção 9.8.1.

9.8.1 Se os funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante tiverem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do Capítulo XI 2 ou da Parte A do presente Código e o único meio de verificar ou rectificar a irregularidade for passar em revista as disposições pertinentes do plano de segurança do navio, o acesso às secções específicas do plano que se prendem com a irregularidade observada será autorizado a título excepcional e apenas com o consentimento do Governo Contratante do navio ou do comandante deste. Não obstante, as disposições do plano respeitantes às subsecções .2, .4, .5, .7, .15, .17 e .18 da secção 9.4 são consideradas confidenciais e não podem ser inspeccionadas, excepto se acordado em contrário pelos Governos Contratantes interessados.

## 10 REGISTOS

10.1 Devem ser conservados a bordo, pelo menos durante o período mínimo especificado pela Administração, registos das seguintes actividades e ocorrências, tendo presentes as disposições da regra XI-2/9.2.3:

- 1 formação, treinos e exercícios;
- 2 ameaças à segurança e incidentes de segurança;
- 3 violações da segurança;
- 4 alterações do nível de segurança;
- 5 comunicações relacionadas directamente com a segurança do navio, nomeadamente relativas a ameaças específicas ao navio ou às instalações portuárias em que se encontra ou que escalou anteriormente;
- 6 auditorias internas e avaliações das actividades de segurança;
- 7 revisão periódica da avaliação da segurança do navio;



- 8 revisão periódica do plano de segurança do navio;
- 9 aplicação das alterações ao plano; e
- 10 manutenção, calibragem e ensaio dos equipamentos de segurança existentes a bordo, incluindo o ensaio do sistema de alerta de segurança do navio.

10.2 Os registos devem ser elaborados na língua ou línguas de trabalho do navio. Se esta(s) não for(em) o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas.

10.3 Os registos podem ser conservados em formato electrónico. Se for esse o caso, deverão estar protegidos de modo a evitar-se a sua eliminação ou alteração não autorizadas.

10.4 Os registos devem estar protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizados.

## 11 AGENTE DE SEGURANÇA DA COMPANHIA

11.1 Cada companhia designará um agente de segurança. A pessoa designada agente de segurança da companhia pode actuar nessa qualidade relativamente a um ou vários navios, dependendo do número ou tipo de navios explorados pela companhia, desde que se identifiquem claramente os navios por que é responsável. Dependendo do número ou tipo de navios que explore, uma companhia pode designar vários agentes de segurança, desde que se identifiquem claramente os navios por que cada um é responsável.

11.2 Adicionalmente às especificadas noutras secções da presente parte, as funções e responsabilidades do agente de segurança da companhia incluem, sem que esta enumeração seja exaustiva, as seguintes:

- 1 dar parecer sobre as ameaças a que poderá estar sujeito o navio, com base em avaliações de segurança adequadas e outras informações pertinentes;
- 2 assegurar que é efectuada a avaliação da segurança do navio;
- 3 assegurar a elaboração, a apresentação para aprovação e subsequentemente a aplicação e manutenção do plano de segurança do navio;
- 4 assegurar que o plano de segurança do navio é modificado consoante necessário para rectificar anomalias e satisfazer as necessidades de segurança do navio;
- 5 organizar as auditorias internas e a avaliação das actividades de segurança;
- 6 organizar a verificação inicial e as verificações subsequentes do navio a efectuar pela Administração ou a organização de segurança reconhecida;
- 7 assegurar que as anomalias e irregularidades identificadas nas auditorias internas, revisões periódicas, inspecções de segurança e verificações da conformidade são prontamente corrigidas;

- 8 reforçar a sensibilização para a segurança e a vigilância;
- 9 assegurar uma formação adequada do pessoal responsável pela segurança do navio;
- 10 assegurar uma comunicação e cooperação eficazes entre o agente de segurança do navio e os agentes de segurança das instalações portuárias interessadas;
- 11 assegurar a coerência dos requisitos de segurança operacional e de protecção;
- 12 assegurar, caso se utilizem planos de segurança para os navios gémeos ou toda a frota, que o plano para cada navio reflecte exactamente os elementos específicos do navio; e
- 13 assegurar a aplicação e manutenção das disposições alternativas ou equivalentes eventualmente aprovadas para um navio específico ou grupo de navios.

## 12 AGENTE DE SEGURANÇA DO NAVIO

12.1 Em cada navio será designado um agente de segurança.

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

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

10 assegurar que os equipamentos de segurança existentes são utilizados, ensaiados, calibrados e mantidos de forma adequada.

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

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

13.2 O agente de segurança do navio deve ter conhecimentos e formação no domínio da segurança, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

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

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

13.5 O agente de segurança da companhia deve assegurar uma coordenação e aplicação eficazes do plano de segurança do navio participando em exercícios a intervalos adequados, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

### **14 SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**

14.1 As instalações portuárias estão obrigadas a observar os níveis de segurança estabelecidos pelos Governos Contratantes em cujos territórios se situam. As medidas e procedimentos de segurança devem ser aplicados nas instalações portuárias de modo a causarem um mínimo de interferências ou atrasos aos passageiros, ao navio, ao pessoal de bordo e aos visitantes do navio, na movimentação de mercadorias e na prestação de serviços.

14.2 Ao nível de segurança 1, serão executadas em todas as instalações portuárias, por meio de medidas adequadas e tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B, as seguintes actividades atinentes à identificação e prevenção de incidentes de segurança:

- 1 execução de todas as tarefas relacionadas com a segurança da instalação portuária;
- 2 controlo do acesso à instalação portuária;
- 3 vigilância da instalação portuária, incluindo os fundeadouros e cais;
- 4 vigilância das zonas de acesso restrito a fim de assegurar que apenas pessoas autorizadas a elas podem aceder;
- 5 supervisão da movimentação de carga;

6 supervisão da movimentação das provisões dos navios; e

7 pronta disponibilidade do sistema de comunicações de segurança.

14.3 Ao nível de segurança 2, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 14.2, as medidas de segurança adicionais previstas no plano de segurança da instalação portuária, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

14.4 Ao nível de segurança 3, serão aplicadas, no que respeita a cada uma das actividades enumeradas na secção 14.2, as medidas de segurança suplementares especiais previstas no plano de segurança da instalação portuária, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

14.4.1 Adicionalmente, ao nível de segurança 3 as instalações portuárias estão obrigadas a seguir e executar as instruções de segurança emitidas pelo Governo Contratante em cujo território estão situadas.

14.5 Quando o agente de segurança da instalação portuária for informado de que um navio se confronta com dificuldades no cumprimento das disposições do Capítulo XI-2 ou da presente parte do Código ou na activação das medidas e procedimentos adequados previstos no seu plano de segurança e, tratando-se do nível de segurança 3, na aplicação das instruções emitidas pelo Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária, esse agente e o agente de segurança do navio estabelecerão contacto e coordenarão as acções que se mostrem adequadas.

14.6 Quando o agente de segurança da instalação portuária for informado de que um navio está a operar a um nível de segurança superior ao estabelecido para a instalação portuária, esse agente comunicá-lo-á à autoridade competente e estabelecerá contacto com o agente de segurança do navio com quem coordenará as acções que se mostrem adequadas.

### **15 AVALIAÇÃO DA SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**

15.1 A avaliação da segurança da instalação portuária é parte integrante e essencial do processo de elaboração e actualização do plano de segurança da instalação portuária.

15.2 A avaliação da segurança da instalação portuária será efectuada pelo Governo Contratante em cujo território esta se situa. Um Governo Contratante pode autorizar que a avaliação da segurança de uma instalação portuária específica situada no seu território seja efectuada por uma organização de segurança reconhecida.

15.2.1 Quando for efectuada por uma organização de segurança reconhecida, a avaliação da segurança de uma instalação portuária será revista e aprovada, se conforme com as disposições da presente secção, pelo Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária.

15.3 As pessoas que efectuam a avaliação devem ter competência para aferir da segurança da instalação portuária, de acordo com o disposto na presente secção e tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

15.4 A avaliação da segurança da instalação portuária será periodicamente revista e actualizada, tendo em conta a evolução das ameaças e/ou as modificações menores efectuadas na instalação portuária e deve ser revista e actualizada sempre que a instalação portuária sofra modificações importantes.

15.5 A avaliação da segurança da instalação portuária deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

- 1 identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas que é importante proteger;
- 2 identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de segurança e sua ordem de prioridade;
- 3 identificação, selecção e hierarquização por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade; e
- 4 identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.

15.6 Os Governos Contratantes podem autorizar que a avaliação da segurança abranja mais de uma instalação portuária se o operador, a localização, o modo de operação, o equipamento e a configuração das instalações portuárias forem similares. Os Governos Contratantes que autorizem esta alternativa devem comunicar os respectivos elementos à Organização.

15.7 Uma vez concluída a avaliação da segurança da instalação portuária, será elaborado um relatório, o qual deve descrever resumidamente o modo como a avaliação foi efectuada e especificar as vulnerabilidades identificadas na avaliação e as contramedidas a utilizar para lhes fazer face. O relatório deve estar protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.

## 16 PLANO DE SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

16.1 Para cada instalação portuária será elaborado e mantido, com base na avaliação da segurança da instalação, um plano de segurança adequado para a interface navio/porto. O plano conterá disposições para os três níveis de segurança definidos na presente parte.

16.1.1 Sob reserva do disposto na secção 16.2, o plano de segurança de uma instalação portuária específica pode ser preparado por uma organização de segurança reconhecida.

16.2 O plano de segurança da instalação portuária deve ser aprovado pelo Governo Contratante em cujo território a instalação se situa

16.3 O plano será elaborado tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B e deverá ser redigido na língua de trabalho da instalação portuária. O plano deve incluir, pelo menos:

- 1 as medidas destinadas a prevenir a introdução na instalação portuária, ou a bordo de um navio, de armas, substâncias perigosas ou engenhos destinados a serem utilizados contra pessoas,

navios ou portos e cujo transporte não é autorizado;

- 2 as medidas destinadas a prevenir o acesso não autorizado à instalação portuária, aos navios nela amarrados e às zonas da instalação de acesso restrito;
- 3 os procedimentos de resposta a ameaças à segurança ou violações da segurança, incluindo as disposições necessárias para o prosseguimento das operações críticas da instalação portuária ou da interface navio/porto;
- 4 os procedimentos de resposta às instruções de segurança emitidas para o nível de segurança 3 pelo Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária;
- 5 os procedimentos de evacuação em caso de ameaça à segurança ou violação da segurança;
- 6 as funções do pessoal da instalação portuária a que foram atribuídas responsabilidades no domínio da segurança e do restante pessoal da instalação no que respeita à segurança;
- 7 os procedimentos de interface com as actividades de segurança do navio;
- 8 os procedimentos de revisão periódica e actualização do plano;
- 9 os procedimentos de notificação de incidentes de segurança;
- 10 a identificação do agente de segurança da instalação portuária, incluindo os dados de contacto para as 24 horas do dia;
- 11 as medidas destinadas a assegurar a protecção das informações contidas no plano;
- 12 as medidas destinadas a assegurar a protecção efectiva da carga e do equipamento de movimentação de carga na instalação portuária;
- 13 os procedimentos de auditoria do plano de segurança da instalação portuária;
- 14 os procedimentos de resposta à activação do sistema de alerta de segurança de um navio que se encontre na instalação portuária; e
- 15 os procedimentos utilizados para facilitar a ida a terra do pessoal do navio e as substituições de pessoal do navio, bem como o acesso de visitantes ao navio, incluindo os representantes das organizações sociais e sindicais dos marítimos.

16.3.1 O pessoal que efectua as auditorias internas das actividades de segurança especificadas no plano ou que avalia a sua aplicação não deve tomar parte nas actividades sujeitas a auditoria, salvo se impraticável devido à dimensão ou natureza da instalação portuária.

16.4 O plano de segurança da instalação portuária pode fazer parte ou ser combinado com o plano de segurança do porto ou outro plano ou planos portuários de emergência.



16.5 O Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária determinará que modificações ao plano de segurança da instalação portuária não poderão ser efectuadas sem as correspondentes alterações ao plano terem tido a sua aprovação.

16.6 O plano pode ser conservado em formato electrónico. Se for esse o caso, deverá estar protegido de modo a evitar-se a sua eliminação ou alteração não autorizadas.

16.7 O plano deve estar protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.

16.8 Os Governos Contratantes podem autorizar que o plano de segurança abranja mais de uma instalação portuária se o operador, a localização, o modo de operação, o equipamento e a configuração das instalações portuárias forem similares. Os Governos Contratantes que autorizem esta alternativa devem comunicar os respectivos elementos à Organização.

## **17 AGENTE DE SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**

17.1 Para cada instalação portuária será designado um agente de segurança. Uma pessoa poderá ser designada agente de segurança para uma ou várias instalações portuárias.

17.2 Adicionalmente às especificadas noutras secções da presente parte, as funções e responsabilidades do agente de segurança da instalação portuária incluem, sem que esta enumeração seja exaustiva, as seguintes:

- 1 efectuar uma vistoria inicial global da segurança da instalação portuária tendo em conta a avaliação da segurança pertinente;
- 2 assegurar a elaboração e manutenção do plano de segurança da instalação portuária;
- 3 aplicar e pôr em prática o plano de segurança da instalação portuária;
- 4 proceder a inspecções regulares da segurança da instalação portuária, para assegurar que estão a ser aplicadas as medidas de segurança adequadas;
- 5 recomendar e incorporar consoante necessário modificações ao plano de segurança da instalação portuária com vista à rectificação de anomalias e à actualização do plano à luz das modificações pertinentes efectuadas na instalação portuária;
- 6 reforçar a sensibilização para a segurança e a vigilância do pessoal da instalação portuária;
- 7 assegurar uma formação adequada do pessoal responsável pela segurança da instalação portuária;
- 8 comunicar às autoridades competentes e registar as ocorrências susceptíveis de comprometer a segurança da instalação portuária;

9 coordenar a aplicação do plano de segurança da instalação portuária com os agentes de segurança das companhias e dos navios interessados;

10 assegurar a coordenação com os serviços de segurança, consoante necessário;

11 assegurar o respeito das normas que deve satisfazer o pessoal responsável pela segurança da instalação portuária;

12 assegurar que os equipamentos de segurança são utilizados, ensaiados, calibrados e mantidos de forma adequada; e

13 assistir os agentes de segurança dos navios, quando a isso solicitado, na confirmação da identidade das pessoas que pretendem ir a bordo.

17.3 O agente de segurança da instalação portuária deve receber o apoio necessário ao exercício das funções e responsabilidades que lhe incumbem por força do disposto no Capítulo XI-2 e na presente parte do Código.

## **18 FORMAÇÃO, TREINOS E EXERCÍCIOS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**

18.1 O agente de segurança e o pessoal de segurança da instalação portuária devem ter conhecimentos e formação, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

18.2 O pessoal da instalação portuária com funções específicas de segurança deve compreender as funções e responsabilidades que lhe incumbem no que respeita à segurança da instalação portuária, conforme especificadas no plano de segurança desta, e ter conhecimentos e aptidões suficientes para desempenhar as funções que lhe sejam atribuídas, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

18.3 A fim de garantir a aplicação eficaz do plano de segurança da instalação portuária, devem realizar-se treinos a intervalos adequados, tendo em conta o tipo de operações realizadas na instalação portuária, as substituições de pessoal, o tipo de navios que a instalação portuária serve e outros aspectos pertinentes, bem como as orientações enunciadas na Parte B.

18.4 O agente de segurança da instalação portuária deve assegurar uma coordenação e aplicação eficazes do plano de segurança da instalação participando em exercícios a intervalos adequados, tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

## **19 VERIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS NAVIOS**

### **19.1 Verificações**

19.1.1 Os navios a que se aplicam as disposições da presente parte serão objecto das seguintes verificações:

- 1 uma verificação inicial antes da entrada em serviço do navio ou da primeira emissão do certificado a que se refere a secção 19.2, a qual incluirá um exame completo do sistema de segurança do navio

e dos equipamentos de segurança conexos abrangidos pelas disposições pertinentes do Capítulo XI-2, da presente parte do Código e do plano de segurança do navio aprovado. Esta verificação deve comprovar se o sistema de segurança do navio e os equipamentos de segurança conexos satisfazem as prescrições aplicáveis do Capítulo XI-2 e da presente parte do Código, estão em estado satisfatório e são adequados aos fins a que o navio se destina;

- 2 uma verificação de renovação a intervalos especificados pela Administração, que não devem todavia ser superiores a cinco anos excepto quando for aplicável o disposto na secção 19.3. Esta verificação deve comprovar se o sistema de segurança do navio e os equipamentos de segurança conexos satisfazem as disposições aplicáveis do Capítulo XI-2, da presente parte do Código e do plano de segurança do navio aprovado, estão em estado satisfatório e são adequados aos fins a que o navio se destina;
- 3 pelo menos uma verificação intermédia. Caso se efectue apenas uma verificação intermédia, esta deverá ter lugar entre o segundo e terceiro aniversários do certificado definido na regra I/2(n). A verificação intermédia incluirá a inspecção do sistema de segurança do navio e dos equipamentos de segurança conexos a fim de comprovar se continuam a ser adequados aos fins a que o navio se destina. A verificação intermédia será averbada no certificado;
- 4 as verificações adicionais que a Administração determine.

19.1.2 As verificações devem ser efectuadas por funcionários da Administração. Esta pode, todavia, confiá-las a uma organização de segurança reconhecida conforme definida na regra XI-2/1.

19.1.3 Em todos os casos, a Administração deve garantir plenamente a exaustividade e eficácia das verificações e tomar as medidas necessárias atinentes ao cumprimento desta obrigação.

19.1.4 Uma vez verificados, o sistema de segurança do navio e os equipamentos de segurança conexos devem ser mantidos de modo a continuarem a satisfazer as disposições das regras XI 2/4.2 e XI-2/6, da presente parte do Código e do plano de segurança do navio aprovado. Depois de efectuada qualquer das verificações previstas na secção 19.1.1, não poderão ser efectuadas modificações no sistema de segurança, em equipamentos de segurança conexos ou no plano de segurança do navio sem a aprovação da Administração.

## 19.2 Emissão e validação do certificado

19.2.1 Após a verificação inicial ou a verificação de renovação previstas na secção 19.1 será emitido um certificado internacional de segurança do navio.

19.2.2 O certificado será emitido ou validado pela Administração ou por uma organização de segurança reconhecida em nome da Administração.

19.2.3 A pedido da Administração, qualquer outro Governo Contratante pode ordenar que o navio seja verificado e, se considerar que são observadas as disposições da secção 19.1.1, emitir ou autorizar a emissão do certificado internacional de segurança do navio ou, quando adequado, validar ou autorizar a validação desse certificado em conformidade com as disposições do presente Código.

19.2.3.1 Será enviada à Administração requerente, logo que possível, cópia do certificado e do relatório da verificação.

19.2.3.2 Os certificados emitidos nestas condições devem conter a menção de que o foram a pedido da Administração e terão a mesma força e beneficiarão do mesmo reconhecimento que os certificados emitidos nos termos do disposto na secção 19.2.2.

19.2.4 O certificado internacional de segurança do navio deve obedecer ao modelo que figura em apêndice ao presente Código. Se a língua de redacção não for o inglês, o francês ou o espanhol, deve incluir-se uma tradução numa destas línguas.

## 19.3 Vigência e validade do certificado

19.3.1 O certificado internacional de segurança do navio será emitido por um período a determinar pela Administração, o qual não deverá exceder cinco anos.

19.3.2 Quando a verificação de renovação for efectuada nos três meses anteriores à data de expiração do certificado existente, o novo certificado será válido da data de conclusão da verificação a uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente.

19.3.2.1 Quando a verificação de renovação for efectuada após a data de expiração do certificado existente, o novo certificado será válido da data de conclusão da verificação a uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente.

19.3.2.2 Quando a verificação de renovação for efectuada mais de três meses antes da data de expiração do certificado existente, o novo certificado será válido da data de conclusão da verificação a uma data não ulterior em mais de cinco anos a esta.

19.3.3 Caso um certificado tenha sido emitido por um período inferior a cinco anos, a Administração pode prolongar a sua validade até se perfazer o período máximo previsto na secção 19.3.1, na condição de serem efectuadas consoante necessário as verificações previstas na secção 19.1.1 para efeitos da emissão do certificado por um período de cinco anos.

19.3.4 Caso tenha sido efectuada uma verificação de renovação e o novo certificado não possa ser emitido ou depositado a bordo do navio antes da data de expiração do certificado existente, a Administração, ou a organização

de segurança reconhecida que actua em seu nome, pode validar o certificado existente e este será considerado válido por um período suplementar, não superior a cinco meses a contar da data de expiração.

19.3.5 Se, à data da expiração do seu certificado, um navio não se encontra num porto em que possa ser objecto de verificação, a Administração pode prorrogar a validade do certificado; esta prorrogação será concedida apenas com o fim de permitir que o navio complete a sua viagem para o porto em que irá ser verificado e unicamente nos casos em que se afigure oportuno e razoável. Nenhum certificado será prorrogado por um período superior a três meses nem tal prorrogação confere ao navio seu beneficiário, uma vez chegado ao porto em que irá ser verificado, o direito de dele largar sem dispor do novo certificado. Efectuada a verificação de renovação, o novo certificado será válido até uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.

19.3.6 Um certificado emitido para um navio que efectua viagens de curta duração e que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições precedentes da presente secção pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça, que não excederá um mês a contar da data de expiração nele indicada. Uma vez efectuada a verificação de renovação, o novo certificado será válido até uma data não ulterior em mais de cinco anos à data de expiração do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.

19.3.7 Se for efectuada uma verificação intermédia antes do prazo previsto na secção 19.1.1:

- 1 a data de expiração indicada no certificado será alterada, por averbamento, para uma data não ulterior em mais de três anos à data de realização da verificação intermédia;
- 2 a data de expiração pode manter-se inalterada, desde que uma ou mais verificações adicionais sejam efectuadas de modo a não se excederem os intervalos máximos entre verificações previstos na secção 19.1.1.

19.3.8 Um certificado emitido nos termos do disposto na secção 19.2 deixará de ser válido nos seguintes casos:

- 1 as verificações pertinentes não foram efectuadas nos prazos previstos na secção 19.1.1;
- 2 o certificado não foi averbado em conformidade com o disposto nas secções 19.1.1.3 e 19.3.7.1, se aplicáveis;
- 3 a responsabilidade pela exploração do navio é assumida por uma companhia que o não explorava anteriormente; e
- 4 o navio é transferido para o registo de outro Estado.

19.3.9 No caso de:

- 1 um navio ser transferido para o registo de outro Governo Contratante, o Governo Contratante cujo pavilhão o navio estava anteriormente autorizado a arvorar deve logo que possível enviar à nova Administração cópia do certificado de segurança de que o navio era titular antes da transferência, ou todas as informações respeitantes ao certificado, e dos relatórios das verificações disponíveis;
- 2 uma nova companhia assumir a responsabilidade pela exploração de um navio, a companhia que antes o explorava deve logo que possível transmitir à primeira as informações respeitantes ao certificado internacional de segurança do navio ou que possam facilitar as verificações previstas na secção 19.4.2.

#### 19.4 certificação provisória

19.4.1 Os certificados referidos na secção 19.2 serão emitidos apenas se a Administração emissora considerar que o navio satisfaz plenamente as disposições da secção 19.1. No entanto, após 1 de Julho de 2004 e no caso de:

- 1 um navio sem certificado ou um navio que vai ser entregue ou que vai entrar ou reentrar em serviço,
- 2 um navio que é transferido do registo de um Governo Contratante para o registo de outro Governo Contratante,
- 3 um navio que é transferido do registo de um Governo Contratante para o registo de um Estado que não é Governo Contratante ou
- 4 de uma companhia assumir a responsabilidade pela exploração de um navio que não explorava anteriormente, a Administração pode ordenar a emissão de um certificado internacional provisório de segurança para o navio, o qual deve obedecer ao modelo que figura em apêndice à presente parte, na pendência da emissão do certificado referido na secção 19.2.

19.4.2 O certificado internacional provisório de segurança do navio será emitido apenas depois de a Administração, ou uma organização de segurança que actue em seu nome, ter verificado que:

- 1 foi efectuada a avaliação da segurança do navio prescrita na presente parte;
- 2 existe a bordo cópia do plano de segurança do navio, o qual satisfaz as prescrições do Capítulo XI-2 e da presente parte do Código, foi apresentado para revisão e aprovação e está a ser aplicado;
- 3 o navio dispõe de um sistema de alerta de segurança conforme com as prescrições da regra XI-2/6, se exigido;



- 4 o agente de segurança da companhia:
- 1 assegurou que:
- 1 o plano de segurança do navio foi revisto para determinar a sua conformidade com a presente parte,
- 2 foi apresentado para aprovação e
- 3 está a ser aplicado a bordo do navio, e
- 2 tomou as necessárias disposições, incluindo para a realização de treinos, exercícios e auditorias internas, para garantir que o navio é aprovado na verificação exigida em conformidade com o disposto na secção 19.1.1.1 num prazo de seis meses;
- 5 foram tomadas disposições para a realização das verificações previstas na secção 19.1.1.1;
- 6 o comandante, o agente de segurança do navio e o restante pessoal de bordo com funções de segurança específicas conhecem as funções e responsabilidades que lhes incumbem, especificadas na presente parte, e as disposições pertinentes do plano de segurança do navio existente a bordo e que essas informações lhes foram fornecidas na língua de trabalho do navio ou em línguas que conheçam; e
- 7 o agente de segurança do navio preenche os requisitos da presente parte.

19.4.3 O certificado internacional provisório de segurança do navio pode ser emitido pela Administração ou por uma organização de segurança reconhecida em nome da Administração.

19.4.4 O certificado internacional provisório de segurança do navio será válido por um período de seis meses, ou até à data de emissão do certificado previsto na secção 19.2 se esta data for anterior, e não pode ser prorrogado.

19.4.5 Nenhum Governo Contratante deve ordenar a emissão para um navio de um certificado internacional provisório de segurança consecutivo ao inicial se, no parecer da Administração ou da organização de segurança reconhecida que actua em seu nome, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer tal certificado for subtrair-se à plena aplicação das disposições do Capítulo XI-2 e da presente parte do Código transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial especificado na secção 19.4.4.

19.4.6 Para efeitos do disposto na regra XI-2/9, os Governos Contratantes, para aceitarem como válido um certificado internacional provisório de segurança de um navio, podem verificar se foi dado cumprimento às prescrições das secções 19.4.2.4 a 19.4.2.6 .

## Apêndice da Parte A

### Apêndice 1

Modelo do certificado internacional de segurança do navio

### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DO NAVIO

(Selo oficial)

(Estado)

Certificado N.º .....

Emitido nos termos das disposições do

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

sob a autoridade do Governo de \_\_\_\_\_

(Estado)

por \_\_\_\_\_

(pessoa ou organização autorizada)

Nome do navio : .....

Número ou letras

do distintivo do navio : .....

Porto de registo : .....

Tipo de navio : .....

Arqueação bruta : .....

Número IMO : .....

Nome e endereço da companhia : .....

CERTIFICA-SE:

1 Que o sistema de segurança e os equipamentos de segurança conexos do navio foram verificados em conformidade com o disposto na secção 19.1 da Parte A do Código ISPS;

2 Que a verificação comprovou que o sistema de segurança e os equipamentos de segurança conexos do navio são satisfatórios em todos os aspectos e que o navio satisfaz as prescrições aplicáveis do Capítulo XI-2 da Convenção e da Parte A do Código ISPS;

3 Que o navio dispõe de um plano de segurança aprovado.

Data da verificação inicial / de renovação

com base na qual é emitido o presente certificado...

O presente certificado é válido até.....

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

Emitido em .....

(local de emissão do certificado)

Data de emissão..... .....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)

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

**AVERBAMENTO DE VERIFICAÇÃO INTERMÉDIA**

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

Verificação intermédia Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

**AVERBAMENTO DE VERIFICAÇÕES ADICIONAIS\***

Verificação adicional Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

Verificação adicional Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

Verificação adicional Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

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

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

Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

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

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

Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

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

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

Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

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

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

Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

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

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

Assinado .....  
 (Assinatura do funcionário autorizado)  
 Local.....  
 Data .....

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

\* Esta parte do certificado será adaptada pela Administração a fim de indicar se foram decididas verificações adicionais em aplicação do disposto na secção 19.1.1.4

\* Riscar o que não interessa

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

## Apêndice 2

## Parte B

Modelo do certificado internacional provisório de  
segurança do navio

**CERTIFICADO INTERNACIONAL PROVISÓRIO DE  
SEGURANÇA DO NAVIO**

(Selo oficial)

(Estado)

Certificado N.º.....

Emitido nos termos das disposições do

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

sob a autoridade do Governo de.....

(estado)

por .....

(pessoa ou organização autorizada)

Nome do navio :.....

Número ou letras

do distintivo do navio :.....

Porto de registo :.....

Tipo de navio :.....

Arqueação bruta :.....

Número IMO :.....

Nome e endereço da companhia :.....

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

Se SIM, data de emissão do certificado provisório inicial.....

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

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

O presente certificado é válido até .....

Emitido em .....

(local de emissão do certificado)

Data de emissão .....

(Assinatura do funcionário devidamente  
autorizado que emite o certificado)

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

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

**1 INTRODUÇÃO**

**Generalidades**

1.1 No preâmbulo do presente Código é dito que o Capítulo XI-2 e a Parte A do Código constituem o novo quadro internacional de medidas destinadas a reforçar a protecção do transporte marítimo, através do qual os navios e as instalações portuárias poderão cooperar para detectar e prevenir actos que ameacem a segurança no sector dos transportes marítimos.

1.2 Na presente introdução descrevem-se, concisamente, os processos previstos para a instituição e a aplicação das medidas e dos meios necessários para obter e manter a conformidade com as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do Código e identificam-se os principais elementos visados pelas orientações oferecidas. Estas orientações são enunciadas nos parágrafos 2 a 19. A introdução tece também algumas considerações essenciais, que deverão ser tidas em conta na aplicação das orientações relativas aos navios e às instalações portuárias.

1.3 Se o leitor apenas estiver interessado nos navios, recomenda-se vivamente que leia, mesmo assim, esta parte do Código no seu conjunto, designadamente os parágrafos relativos às instalações portuárias. O mesmo se aplica aos leitores que se interessem principalmente pelas instalações portuárias: também deverão ler os parágrafos relativos aos navios.

1.4 As orientações apresentadas nos parágrafos seguintes referem-se principalmente à protecção do navio quando este se encontra numa instalação portuária. Poderão existir, todavia, situações em que um navio possa constituir uma ameaça para a instalação portuária, por exemplo, porque, uma vez nela, pode ser utilizado como base de lançamento de um ataque. Ao considerarem as medidas de segurança adequadas para responder a ameaças a partir de um navio, as pessoas que efectuem a avaliação da segurança da instalação portuária ou que elaborem o plano de segurança da instalação portuária deverão proceder às necessárias adaptações das orientações propostas nos parágrafos seguintes.

1.5 Adverte-se o leitor de que, na presente parte do Código, nada deverá ser lido ou interpretado de forma contraditória com qualquer das disposições do Capítulo XI-2 ou da Parte A e que as referidas disposições prevalecem e se sobrepõem sempre a eventuais incongruências involuntárias que possam ter sido introduzidas inadvertidamente na presente parte. As orientações nela enunciadas deverão ser sempre lidas, interpretadas e aplicadas de forma coerente com os fins, objectivos e princípios estabelecidos no Capítulo XI 2 e na Parte A do Código.

\*Riscar o que não interessa



### **Responsabilidades dos Governos Contratantes**

1.6 Aos Governos Contratantes incumbem nos termos do disposto no Capítulo XI-2 e na Parte A do presente Código várias responsabilidades, nomeadamente:

- estabelecer o nível de segurança aplicável;
- aprovar o plano de segurança do navio e as alterações pertinentes a planos anteriormente aprovados;
- verificar se os navios satisfazem as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código e emitir o certificado internacional de segurança do navio;
- determinar que instalações portuárias situadas no seu território deverão designar um agente de segurança da instalação portuária, que será responsável pela elaboração do respectivo plano de segurança;
- assegurar a elaboração e a aprovação da avaliação da segurança da instalação portuária e das subseqüentes alterações a avaliações anteriormente aprovadas;
- aprovar o plano de segurança da instalação portuária e as subseqüentes alterações a planos anteriormente aprovados; e
- aplicar medidas de controlo e execução;
- pôr à prova os planos aprovados; e
- comunicar informações à Organização Marítima Internacional e aos sectores portuário e dos transportes marítimos.

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

- estabelecer o nível de segurança aplicável;
- determinar que instalações portuárias situadas no território de um Governo Contratante devem designar um agente de segurança da instalação portuária e elaborar um plano de segurança da instalação portuária;
- aprovar as avaliações da segurança de instalações portuárias ou as subseqüentes alterações a avaliações anteriormente aprovadas;

- aprovar os planos de segurança de instalações portuárias ou as subseqüentes alterações a planos anteriormente aprovados;
- aplicar medidas de controlo e execução; e
- estabelecer os requisitos para a declaração de segurança.

### **Estabelecimento do nível de segurança**

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

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

### **A companhia e o navio**

1.9 Qualquer companhia que explore navios a que sejam aplicáveis o Capítulo XI-2 e a Parte A do presente Código deverá designar um agente de segurança para a companhia e um agente de segurança para cada um dos seus navios. As funções, responsabilidades e requisitos de formação destes agentes e os requisitos aplicáveis aos treinos e exercícios são definidos na Parte A.

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

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

1.12 Os navios a que são aplicáveis as prescrições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código são obrigados a ter um plano de segurança aprovado pela Administração, ou em nome desta, e a operar de acordo com ele. O agente de segurança da companhia e o agente de segurança do

navio deverão assegurar que o plano permanece pertinente e eficaz, podendo realizar auditorias internas para o efeito. As alterações a elementos de um plano aprovado que a Administração tenha decidido necessitarem de aprovação devem ser objecto de revisão e aprovação antes de serem incorporadas no plano aprovado e aplicadas pelo navio.

1.13 O navio deve ter a bordo um certificado internacional de segurança do navio que indique a sua conformidade com as prescrições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código. A Parte A inclui disposições relativas à verificação e certificação da conformidade do navio com as prescrições com base numa verificação inicial, de renovação ou intermédia.

1.14 Quando um navio se encontra num porto ou se dirige para um porto de um Governo Contratante, este tem o direito, nos termos do disposto na regra XI-2/9, de aplicar várias medidas de controlo e execução em relação a esse navio. O navio está sujeito a inspecções no âmbito da inspecção de navios pelo Estado do porto, mas estas inspecções não incluirão normalmente o exame do próprio plano de segurança do navio, excepto em circunstâncias específicas. O navio pode também ser objecto de medidas de controlo adicionais, se o Governo Contratante que aplica as medidas de controlo e execução tiver motivos para crer que a segurança do navio, ou das instalações portuárias que este utilizou, foi posta em risco.

1.15 O navio é igualmente obrigado a ter a bordo informações, que, a pedido, devem ser facultadas aos Governos Contratantes, que indiquem quem é responsável pelo recrutamento do pessoal do navio e por decidir vários outros aspectos relativos à utilização do navio.

### **A instalação portuária**

1.16 Cada Governo Contratante deve velar pela realização de uma avaliação da segurança de cada uma das instalações portuárias situadas no seu território que prestem serviços a navios que efectuem viagens internacionais. Esta avaliação pode ser efectuada pelo Governo Contratante, por uma autoridade designada ou por uma organização de segurança reconhecida. A avaliação da segurança da instalação portuária, depois de concluída, deve ser aprovada pelo Governo Contratante ou a autoridade designada competentes, que não podem delegar esta aprovação. A avaliação da segurança das instalações portuárias deverá ser periodicamente revista.

1.17 A avaliação da segurança da instalação portuária é, fundamentalmente, uma análise de risco de todos os aspectos do funcionamento de uma instalação portuária, tendo em vista determinar que parte ou partes desta são mais susceptíveis e/ou têm mais probabilidades de serem alvo de um ataque. O risco para a segurança é função da ameaça de um ataque associada à vulnerabilidade do alvo e às consequências de um ataque.

A avaliação deve incluir os seguintes elementos:

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

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

1.18 As instalações portuárias que devem satisfazer as prescrições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código são obrigadas a designar um agente de segurança da instalação portuária. As funções, responsabilidades e exigências de formação destes agentes, bem como os requisitos aplicáveis aos treinos e exercícios, estão definidos na Parte A.

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

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

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

### **Informação e comunicação**

1.22 O Capítulo XI-2 e a Parte A do presente Código exigem que os Governos Contratantes forneçam

determinadas informações à Organização Marítima Internacional e que as informações estejam disponíveis para permitir uma comunicação eficaz entre os Governos Contratantes e entre os agentes de segurança das companhias ou dos navios e os agentes de segurança das instalações portuárias.

## 2 DEFINIÇÕES

2.1 Não são fornecidas orientações a respeito das definições dadas no Capítulo XI-2 e na Parte A do presente Código.

2.2 Para efeitos da presente parte:

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

## 3 APLICAÇÃO

### Generalidades

3.1 As orientações apresentadas na presente parte deverão ser tidas em conta para efeitos da aplicação das prescrições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código.

3.2 Deverá reconhecer-se, porém, que o grau de aplicabilidade das orientações relativas aos navios dependerá do tipo de navio, da sua carga e/ou passageiros e do tráfego em que opera e das características das instalações portuárias que escala.

3.3 Do mesmo modo, em relação às orientações relativas às instalações portuárias, o grau de aplicabilidade destas orientações dependerá da instalação portuária, do tipo de navios que a utilizam e do tipo de carga e/ou passageiros e do tráfego em que operam os navios que a escalam.

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

## 4 RESPONSABILIDADES DOS GOVERNOS CONTRATANTES

### Protecção das avaliações e dos planos

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

### Autoridades designadas

4.2 Os Governos Contratantes podem identificar, a nível do governo, uma autoridade designada para desempenhar as funções de segurança que lhes incumbem relativamente

às instalações portuárias, previstas no Capítulo XI-2 ou na Parte A do presente Código.

### Organizações de segurança reconhecidas

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

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

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

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

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



- 7 conhecimento das prescrições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código, bem como da legislação nacional e internacional pertinente e das regras de segurança;
- 8 conhecimento das actuais ameaças contra a segurança, nas suas diferentes formas;
- 9 Conhecimentos em matéria de identificação e detecção de armas e substâncias e engenhos perigosos;
- 10 conhecimentos em matéria de identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 11 conhecimento das técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança; e
- 12 conhecimento dos equipamentos e sistemas de segurança e vigilância e suas limitações operacionais.

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

4.6 Uma organização reconhecida, conforme definida na regra I/6 e que satisfaça as prescrições da regra XI-1/1, pode ser designada OSR desde que possua as competências adequadas em matéria de segurança enunciadas no parágrafo 4.5.

4.7 Uma autoridade portuária ou um operador de uma instalação portuária podem ser designados OSR, desde que possuam as competências adequadas em matéria de segurança enunciadas no parágrafo 4.5.

### **Estabelecimento do nível de segurança**

4.8 Ao estabelecerem o nível de segurança, os Governos Contratantes deverão ter em conta as informações sobre ameaças gerais e específicas. Os Governos Contratantes deverão fixar o nível de segurança aplicável aos navios ou às instalações portuárias num de três níveis:

- Nível de segurança 1, normal: o nível a que o navio ou a instalação portuária opera normalmente;
- Nível de segurança 2, reforçado: o nível aplicável enquanto existir um risco acrescido de incidente de segurança; e
- Nível de segurança 3, excepcional: o nível aplicável pelo período em que é provável ou iminente um incidente de segurança.

4.9 O estabelecimento do nível de segurança 3 deverá constituir uma medida excepcional, apenas aplicável quando haja informações fiáveis de que um incidente de segurança é provável ou iminente. O nível de segurança 3 apenas deverá manter-se enquanto perdurar a ameaça à segurança identificada ou o incidente de segurança. Embora o nível de segurança possa passar do nível 1 para

o nível 2 e deste para o nível 3, também é possível que o nível de segurança passe directamente do nível 1 para o nível 3.

4.10 A responsabilidade máxima pela segurança operacional e a protecção do navio incumbe sempre ao seu comandante. Mesmo no nível de segurança 3, um comandante pode pedir que sejam esclarecidas ou alteradas as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta a um incidente ou a uma ameaça de incidente de segurança, se existirem razões para crer que o cumprimento de uma dada instrução pode pôr em perigo a segurança operacional do navio.

4.11 O agente de segurança da companhia (ASC) ou o agente de segurança do navio (ASN) deverão contactar o mais cedo possível com o agente de segurança da instalação portuária (ASIP) que o navio pretende utilizar, a fim de determinar o nível de segurança aplicável a esse navio na instalação portuária. Depois de estabelecer contacto com um navio, o ASIP deverá notificá-lo de qualquer alteração subsequente do nível de segurança da instalação portuária e fornecer-lhe todas as informações de segurança pertinentes.

4.12 Embora, em determinadas circunstâncias, um navio possa estar a operar a um nível de segurança superior ao da instalação portuária para onde se dirige, em nenhuma circunstância um navio pode ter um nível de segurança inferior ao daquela. Se um navio tiver um nível de segurança superior ao da instalação portuária que pretende utilizar, o ASC ou o ASN deverão notificar sem demora o ASIP. Este último deverá proceder à avaliação da situação concreta em consulta com o ASC ou o ASN e combinar com o navio as medidas de segurança adequadas, entre as quais se podem incluir o estabelecimento e a assinatura de uma declaração de segurança.

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

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

4.14 Quando uma instalação portuária dispõe de um plano de segurança (PSIP), essa informação deve ser comunicada à Organização e facultada também aos ASC e

ASN. Não é necessário divulgar quaisquer outras informações sobre o PSIP para além do facto de que este existe. Os Governos Contratantes deverão ponderar a criação de pontos de contacto centrais ou regionais, ou de outros meios para fornecer informações actualizadas sobre os locais onde estes planos existem, juntamente com os dados de contacto dos respectivos ASIP. A existência desses pontos de contacto deverá ser divulgada. Também podem ser fornecidas informações sobre as organizações de segurança reconhecidas designadas para actuarem em nome do Governo Contratante, juntamente com os elementos relativos às responsabilidades concretas delegadas nessas organizações e as condições de tal delegação.

4.15 No caso de um porto que não tenha PSIP (nem ASIP, por conseguinte) o ponto de contacto central ou regional deverá poder indicar uma pessoa devidamente qualificada, em terra, que possa organizar, se necessário, as medidas de segurança adequadas enquanto durar a escala do navio.

4.16 Os Governos Contratantes deverão igualmente fornecer os dados de contacto dos funcionários a quem um ASN, um ASC ou um ASIP possam comunicar problemas de segurança. Estes funcionários deverão analisar essas notificações antes de tomarem medidas apropriadas. Os problemas notificados poderão estar relacionados com medidas de segurança da competência de outro Governo Contratante. Nesse caso, o primeiro Governo Contratante deverá considerar a possibilidade de contactar os seus homólogos do outro Governo Contratante para analisarem se são necessárias medidas correctivas. Para o efeito, os dados de contacto dos funcionários deverão ser comunicados à Organização Marítima Internacional.

4.17 Os Governos Contratantes deverão também facultar as informações indicadas nos parágrafos 4.14 a 4.16 aos outros Governos Contratantes que as solicitem.

#### **Documentos de identificação**

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

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

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

#### **Navios não obrigados a satisfazer as disposições da Parte A**

4.20 Os Governos Contratantes deverão considerar a possibilidade de instituírem medidas de segurança apropriadas para reforçar a segurança dos navios a que

não são aplicáveis o Capítulo XI-2 e a Parte A do presente Código e para garantir que as disposições de segurança aplicáveis a esses navios permitem a sua interacção com os navios a que se aplica a Parte A.

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

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

- 1 houver alteração do nível de segurança aplicável a um navio enquanto este se encontra no mar, por exemplo devido à zona geográfica onde navega ou relacionada com o próprio navio; e
- 2 houver um incidente ou uma ameaça à segurança que envolva um navio quando este se encontra no mar.

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

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

- 1 autorizado a arvorar o seu pavilhão ou;
- 2 que opere no seu mar territorial ou tenha comunicado a intenção de nele entrar.

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

- 1 recomendar que alterem ou adiem a passagem prevista;
- 2 recomendar que naveguem numa rota específica ou se dirijam para um local específico;
- 3 informar da disponibilidade de pessoal ou equipamento que poderia ser colocado a bordo;
- 4 aconselhar a coordenação da passagem, da chegada ao porto ou da partida do porto, a fim de possibilitar a escolta por barcos-patrolha ou aeronaves (aviões ou helicópteros).

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

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

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

#### **Convénios de segurança alternativos**

4.26 Para efeitos da aplicação das disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código, os Governos Contratantes podem celebrar um ou mais convénios com um ou mais Governos Contratantes. O âmbito de aplicação de um convénio está limitado a viagens internacionais curtas, em rotas fixas, entre instalações portuárias situadas no território das partes no convénio. Quando da celebração de um convénio, e subsequentemente, os Governos Contratantes deverão consultar os outros Governos Contratantes e Administrações interessados nos seus efeitos. Os navios que arvoram pavilhão de um Estado que não seja parte no convénio só deverão ser autorizados a navegar nas rotas fixas abrangidas pelo convénio se a respectiva Administração aceder a que o navio cumpra as disposições do convénio e lhe exigir que o faça. Estes convénios não podem, em caso algum, comprometer o nível de segurança de outros navios e instalações portuárias que não estejam por eles abrangidos e, especificamente, nenhum dos navios abrangidos por um convénio pode realizar operações navio-navio com navios não abrangidos por esse convénio. Qualquer actividade de interface realizada por navios abrangidos pelo convénio deverá estar igualmente abrangida por este. A aplicação de cada convénio deve ser continuamente fiscalizada e este alterado quando necessário, devendo os convénios ser revistos, em todo o caso, de cinco em cinco anos.

#### **Disposições equivalentes para as instalações portuárias**

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

#### **Lotações**

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

de repouso e outras medidas de combate à fadiga, tendo em conta as tarefas de bordo atribuídas aos diferentes membros do pessoal do navio.

### **Medidas de controlo e execução**

#### **Generalidades**

4.29 A regra XI-2/9 especifica as medidas de controlo e execução aplicáveis aos navios nos termos do Capítulo XI-2. A regra divide-se em três secções distintas: controlo dos navios que já estão num porto, controlo dos navios que pretendem entrar num porto de outro Governo Contratante e disposições adicionais aplicáveis a ambas as situações.

4.30 A regra XI-2/9.1, controlo dos navios no porto, aplica um sistema de controlo dos navios quando estão no porto de um país estrangeiro, em que os funcionários do Governo Contratante devidamente autorizados (funcionários devidamente autorizados) têm o direito de ir a bordo do navio para verificar se os certificados exigidos estão em ordem. Se existirem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições aplicáveis, podem ser tomadas medidas de controlo, como a realização de inspecções adicionais ou a retenção do navio. Estas disposições correspondem aos sistemas de controlo actuais. A regra XI-2/9.1 desenvolve esses sistemas e prevê a adopção de medidas adicionais (incluindo a expulsão de um navio de um porto, como medida de controlo) quando os funcionários devidamente autorizados tiverem motivos evidentes para pensar que um navio não satisfaz as prescrições do Capítulo XI 2 ou da Parte A do presente Código. A regra XI-2/9.3 prevê salvaguardas com vista a promover a aplicação justa e proporcionada destas medidas adicionais.

4.31 A regra XI-2/9.2 estabelece medidas de controlo para garantir a conformidade dos navios que pretendam entrar num porto de outro Governo Contratante e introduz um conceito de controlo inteiramente diferente no Capítulo XI-2, aplicável apenas a questões de segurança. Nos termos desta regra, podem tomar-se medidas antes de o navio entrar no porto, para melhor garantir a segurança. Tal como na regra XI 2/9.1, este sistema de controlo suplementar baseia-se no conceito da existência de motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do Capítulo XI-2 ou da Parte A do presente Código, e inclui salvaguardas importantes nas regras XI-2/9.2.2 e XI-2/9.2.5, bem como na regra XI-2/9.3.

4.32 Entende-se por “motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições” as provas ou informações fiáveis de que o navio não satisfaz o disposto no Capítulo XI-2 ou na Parte A do presente Código, tendo em conta as orientações enunciadas na presente parte. Tais provas ou informações fiáveis podem ser resultado do juízo profissional do funcionário devidamente autorizado ou de constatações feitas durante a verificação do certificado internacional de segurança do navio, ou do certificado internacional provisório de segurança do navio, emitido em conformidade com a Parte A (“certificado”), ou provir de outras fontes. Mesmo que exista um certificado válido a bordo, os funcionários devidamente autorizados podem, ainda assim, concluir, com base no seu juízo profissional,



que existem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições.

4.33 Entre os exemplos de possíveis motivos evidentes, nos termos das regras XI-2/9.1 e XI 2/9.2, podem incluir-se, consoante os casos:

- 1 aprova, pela verificação do certificado, de que este não é válido ou já expirou;
- 2 provas, ou informações fiáveis, de que existem deficiências graves nos equipamentos, na documentação ou nas disposições de segurança prescritos pelo Capítulo XI-2 e a Parte A do presente Código;
- 3 a recepção de um relatório ou denúncia que, no parecer do funcionário devidamente autorizado, contenha informações fiáveis claramente indicadoras de que o navio não satisfaz as prescrições do Capítulo XI-2 ou da Parte A do presente Código;
- 4 a prova, ou a constatação por um funcionário devidamente autorizado exercendo o seu juízo profissional, de que o comandante ou o pessoal do navio não estão familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais em matéria de segurança ou não podem efectuar os exercícios relacionados com a segurança do navio, ou de que tais procedimentos ou exercícios não foram executados;
- 5 a prova, ou a constatação por um funcionário devidamente autorizado exercendo o seu juízo profissional, de que membros fundamentais do pessoal do navio não são capazes de estabelecer uma comunicação adequada com outros membros essenciais do pessoal com responsabilidades em matéria de segurança a bordo;
- 6 provas ou informações fiáveis de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias numa instalação portuária ou a partir de outro navio, numa situação em que a instalação portuária ou o outro navio infringiam o disposto no Capítulo XI-2 ou na Parte A do presente Código, e de que o navio não preencheu uma declaração de segurança, não tomou as medidas de segurança especiais ou adicionais adequadas, nem aplicou os procedimentos de segurança adequados;
- 7 provas ou informações fiáveis de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias numa instalação portuária, ou a partir de outra fonte (por exemplo, outro navio ou um helicóptero), numa situação em que nem a instalação portuária nem a outra fonte são obrigadas a cumprir as disposições do Capítulo XI-2 ou da Parte A do presente Código, e de que o navio não tomou as medidas de segurança especiais ou adicionais adequadas, nem aplicou os procedimentos de segurança adequados; e

8 se o navio for titular de um certificado internacional provisório de segurança emitido consecutivamente ao inicial, descrito na secção A/19.4, e se, no parecer do funcionário devidamente autorizado, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer esse certificado for subtrair-se à plena aplicação das disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial descrito na secção A/19.4.4.

4.34 As implicações da regra XI-2/9 são particularmente relevantes no plano do direito internacional, devendo esta regra ser aplicada tendo presente a regra XI-2/2.4, pois é possível que surjam situações em que se tomem medidas fora do âmbito de aplicação do Capítulo XI 2, ou em que devam ter-se em conta os direitos dos navios fora do âmbito do Capítulo XI 2 afectados. Assim, a regra XI 2/9 não impede o Governo Contratante de tomar medidas baseadas no direito internacional e compatíveis com ele para garantir a segurança de pessoas, navios, instalações portuárias e outros bens nos casos em que se considere que o navio, embora satisfaça as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código, continua a constituir um risco para a segurança.

4.35 Quando um Governo Contratante impõe medidas de controlo a um navio, a Administração deverá ser contactada sem demora, devendo ser-lhe facultadas informações suficientes para que possa assegurar plenamente a ligação com o Governo Contratante.

#### **Controlo dos navios no porto**

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

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

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

Entre os possíveis exemplos podem incluir-se:

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

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

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

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

- 1 Informações contidas no cadastro sinóptico contínuo;
- 2 Posição do navio no momento em que o relatório é elaborado;
- 3 Hora prevista da chegada do navio ao porto;
- 4 Lista dos tripulantes;
- 5 Descrição geral da carga a bordo do navio;
- 6 Lista de passageiros; e
- 7 Informações que devem encontrar-se a bordo nos termos da regra XI-2/5.

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

### Disposições adicionais

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

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

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

4.43 Ao aplicarem medidas de controlo e execução, os funcionários devidamente autorizados deverão garantir que as medidas ou providências impostas são proporcionadas.

Tais medidas ou providências deverão ser razoáveis e o seu rigor e duração deverão limitar-se ao necessário para rectificar ou limitar a irregularidade.

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

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

4.45 Os Governos Contratantes não deverão dar um tratamento mais favorável aos navios que arvorem pavilhão de um Estado que não é Governo Contratante da Convenção nem Parte no Protocolo SOLAS de 1988<sup>1</sup>. Consequentemente, deverão aplicar-se a esses navios as prescrições da regra XI-2/9 e as orientações enunciadas na presente parte.

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

## **5 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA**

### **Generalidades**

5.1 Deverá ser estabelecida uma declaração de segurança sempre que o Governo Contratante em cujo território se situa a instalação portuária o considere necessário ou sempre que um navio o considere necessário.

5.1.1 A indicação de que é necessária uma declaração de segurança pode ser dada pelos resultados da avaliação da segurança da instalação portuária, devendo as razões e circunstâncias que exigem tal declaração ser mencionadas no plano de segurança da instalação portuária.

5.1.2 A indicação de que é necessária uma declaração de segurança pode ser dada por uma Administração relativamente aos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão, ou depreender-se dos resultados da avaliação da segurança de um navio, devendo ser mencionada no plano de segurança do navio.

5.2 É provável que seja exigida uma declaração de segurança aos níveis de segurança mais altos, quando um navio tiver um nível de segurança superior ao da instalação portuária, ou ao de um outro navio com o qual esteja a interagir, e para a interface navio/porto ou as operações navio-navio que apresentem maior risco para as pessoas, os bens ou o ambiente por razões específicas desse navio, incluindo a sua carga ou os seus passageiros, ou pelas circunstâncias existentes na instalação portuária, ou ainda por uma combinação destes factores.

5.2.1 Caso um navio ou uma Administração, em nome dos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão, requeira o estabelecimento de uma declaração de segurança, o agente de segurança da instalação portuária ou o agente de segurança do navio deverão dar seguimento ao pedido e estudar as medidas de segurança adequadas.

5.3 O agente de segurança da instalação portuária pode também requerer uma declaração de segurança antes da realização das interfaces navio/porto que a avaliação da segurança da instalação portuária identifique como particularmente preocupantes. São disso exemplo o embarque ou desembarque de passageiros e a transferência, carga ou descarga de mercadorias ou substâncias perigosas. A avaliação pode também identificar instalações situadas em zonas densamente povoadas, ou na sua proximidade, ou operações economicamente importantes que justifiquem uma declaração de segurança.

5.4 O principal objectivo de uma declaração de segurança é assegurar que o navio e a instalação portuária, ou outros navios com que interaja, chegam a acordo sobre as medidas de segurança que cada um deverá tomar em conformidade com as disposições dos respectivos planos de segurança aprovados.

5.4.1 A declaração de segurança acordada deverá ser assinada e datada tanto pela instalação portuária como pelo(s) navio(s), consoante o caso, para indicar a conformidade com o disposto no Capítulo XI-2 e na Parte A do presente Código, e mencionar o seu prazo de validade, o nível ou níveis de segurança pertinentes e os dados de contacto pertinentes.

5.4.2 A alteração do nível de segurança poderá exigir o estabelecimento de uma nova declaração de segurança ou a revisão da existente.

5.5 A declaração de segurança deverá ser estabelecida em inglês, francês ou espanhol ou numa língua comum à instalação portuária e ao navio ou navios, consoante o caso.

5.6 No Apêndice 1 da presente parte figura um modelo de declaração de segurança. Este modelo destina-se a uma declaração respeitante a um navio e uma instalação portuária, devendo ser devidamente adaptado caso a declaração respeite a dois navios.

## **6 OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA**

### **Generalidades**

6.1 A regra XI-2/5 exige que a companhia forneça informações ao comandante do navio para efeitos do cumprimento das obrigações que incumbem à companhia nos termos do disposto nessa regra. Essas informações deverão incluir elementos como:

1 as partes responsáveis pelo recrutamento do pessoal de bordo, como as empresas de gestão de navios, agências de recrutamento, contratantes e concessionários (por exemplo, lojas de venda a retalho, casinos, etc.);

2 as partes responsáveis por decidir da utilização a dar ao navio, incluindo o(s) afretador(es) a tempo

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



ou a casco nu ou qualquer outra entidade que actue nessa qualidade, e

3 nos casos em que o navio é utilizado sob carta partida, os dados de contacto dessas partes, incluindo os afretadores a tempo ou à viagem.

6.2 Em conformidade com a regra XI-2/5, a companhia é obrigada a actualizar estas informações à medida que se produzam alterações.

6.3 Estas informações deverão ser fornecidas em inglês, francês ou espanhol.

6.4 No caso dos navios construídos antes de 1 de Julho de 2004, estas informações deverão reflectir o seu estado real nessa data.

6.5 No caso dos navios construídos em ou após 1 de Julho de 2004 e no caso dos navios construídos antes de 1 de Julho de 2004 que não estejam em serviço a 1 de Julho de 2004, as informações deverão remontar à data de entrada em serviço do navio e reflectir o seu estado real nessa data.

6.6 A partir de 1 de Julho de 2004, quando um navio for retirado de serviço, as informações deverão remontar à data de reentrada em serviço do navio e reflectir o seu estado real nessa data.

6.7 Não é necessário conservar a bordo as informações fornecidas anteriormente que não estejam relacionadas com o estado real do navio nessa data.

6.8 Quando a responsabilidade pela exploração do navio for assumida por outra companhia, não é necessário conservar a bordo as informações relativas à companhia que anteriormente o explorava.

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

## **7 Segurança do navio**

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

## **8 Avaliação da segurança do navio**

### **Avaliação da segurança**

8.1 Incumbe ao agente de segurança da companhia (ASC) garantir a realização de uma avaliação da segurança para cada navio da frota da companhia que deva cumprir as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código e que esteja sob a sua responsabilidade. Embora o ASC não tenha necessariamente de desempenhar pessoalmente todas as funções associadas ao seu cargo, é ele o responsável em última instância pelo correcto desempenho dessas funções.

8.2 Antes de iniciar a avaliação da segurança de um navio, o ASC deverá procurar tirar partido das informações disponíveis sobre a avaliação da ameaça nos portos em que o navio fará escala ou em que embarcarão ou desembarcarão passageiros, bem como sobre as instalações portuárias e as suas medidas de segurança. O ASC deverá estudar os relatórios anteriores sobre necessidades de segurança similares. Quando isso for possível, deverá

reunir-se com as pessoas interessadas do navio e das instalações portuárias para debater a finalidade e a metodologia da avaliação. Deverá ainda seguir as orientações específicas dadas pelos Governos Contratantes.

8.3 A avaliação da segurança de um navio deverá abordar os seguintes elementos do navio:

- 1 segurança física;
- 2 integridade estrutural;
- 3 sistemas de protecção do pessoal;
- 4 normas e procedimentos;
- 5 sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos; e
- 6 outros elementos que, se danificados ou utilizados como ponto de observação para fins ilícitos, possam constituir um risco para pessoas, bens ou operações a bordo do navio ou no interior de uma instalação portuária.

8.4 As pessoas que participam na avaliação da segurança de um navio deverão poder contar com a assistência de peritos relativamente:

- 1 ao conhecimento das actuais ameaças à segurança e das suas diferentes formas;
- 2 à identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 3 à identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 4 às técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- 5 aos métodos utilizados para provocar um incidente de segurança;
- 6 aos efeitos dos explosivos nas estruturas e nos equipamentos do navio;
- 7 à segurança do navio;
- 8 às práticas comerciais relativas à interface navio/porto;
- 9 aos planos de contingência e à preparação para, e resposta a, situações de emergência;
- 10 à segurança física;
- 11 aos sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos;
- 12 à engenharia naval; e
- 13 às operações dos navios e às operações portuárias.

8.5 O ASC deverá obter e registar as informações necessárias para realizar uma avaliação, nomeadamente:

- 1 a planta geral do navio;
- 2 a localização das zonas cujo acesso deverá ser restringido, como a ponte de comando, os

espaços de máquinas da categoria A e outros postos de segurança definidos no Capítulo II-2, etc.;

- 3 a localização e a função de cada ponto de acesso real ou potencial ao navio;
- 4 as mudanças de maré que possam ter incidência na vulnerabilidade ou na segurança do navio;
- 5 os espaços de carga e as disposições de estiva de carga;
- 6 os locais onde estão armazenadas as provisões e os equipamentos essenciais de manutenção do navio;
- 7 os locais onde se armazena a bagagem não acompanhada;
- 8 os equipamentos de emergência e de reserva disponíveis para manter os serviços essenciais;
- 9 o número de efectivos do navio, as funções de segurança existentes e as práticas da companhia em matéria de formação;
- 10 os equipamentos de protecção e segurança existentes para proteger os passageiros e o pessoal do navio;
- 11 as vias de evacuação e postos de reunião que têm de ser preservados para garantir a evacuação de emergência do navio de forma ordeira e segura;
- 12 os convénios existentes com empresas de segurança privadas que prestam serviços de segurança ao navio e do lado da água; e
- 13 as medidas e os procedimentos de segurança em vigor, incluindo os procedimentos de inspecção e de controlo, os sistemas de identificação, os equipamentos de vigilância e controlo, os documentos de identificação do pessoal e os sistemas de comunicações, alarme, iluminação, controlo do acesso e outros sistemas adequados.

8.6 A avaliação da segurança do navio deverá examinar cada ponto de acesso identificado, incluindo os pavimentos descobertos, e avaliar as possibilidades de serem utilizados por pessoas que pretendam violar a segurança. Incluem-se os pontos de acesso à disposição tanto de pessoas com acesso legítimo como das que procuram entrar sem autorização.

8.7 A avaliação da segurança do navio deverá examinar se as medidas, directrizes, procedimentos e operações de segurança em vigor, tanto em situações de rotina como em situações de emergência, permanecem pertinentes e deverá determinar as directrizes de segurança aplicáveis nomeadamente:

- 1 às zonas de acesso restrito;
- 2 aos procedimentos de combate a incêndios e de resposta a outras situações de emergência;

3 ao nível de supervisão do pessoal do navio e dos passageiros, visitantes, vendedores, técnicos encarregados das reparações, trabalhadores portuários, etc.;

4 à frequência e eficácia das rondas de segurança;

5 aos sistemas de controlo do acesso, incluindo os sistemas de identificação;

6 aos sistemas e procedimentos para as comunicações de segurança;

7 às portas, barreiras e iluminação de segurança; e

8 aos equipamentos e sistemas de segurança e vigilância, se os houver.

8.8 A avaliação da segurança do navio deverá ter em conta as pessoas, actividades, serviços e operações que é importante proteger. Inclui-se:

1 o pessoal do navio;

2 os passageiros, visitantes, vendedores, técnicos encarregados das reparações, pessoal da instalação portuária, etc.;

3 a capacidade de manter a segurança da navegação respondendo simultaneamente a uma situação de emergência;

4 a carga, em especial as mercadorias perigosas e as substâncias potencialmente perigosas;

5 as provisões de bordo;

6 os equipamentos e sistemas de comunicações de segurança do navio, se os houver; e

7 os equipamentos e sistemas de vigilância e de segurança do navio, se os houver.

8.9 A avaliação da segurança do navio deverá prever todas as ameaças possíveis, que podem incluir os seguintes tipos de incidentes de segurança:

1 danos causados ao navio ou a uma instalação portuária, ou destruição do navio ou da instalação portuária, por engenhos explosivos, fogo posto, sabotagem ou vandalismo, por exemplo;

2 desvio ou captura do navio ou de pessoas a bordo;

3 manipulação ilícita da carga, dos equipamentos ou dos sistemas essenciais do navio ou das provisões de bordo;

4 acesso ou utilização não autorizados, incluindo a presença de passageiros clandestinos;

5 contrabando de armas ou equipamentos, incluindo armas de destruição maciça;

6 utilização do navio para transportar pessoas que pretendem provocar um incidente de segurança e/ou o seu equipamento;

7 utilização do próprio navio como arma ou como meio de causar danos ou destruição;

8 ataques vindos do mar quando o navio esteja atracado ou fundeado; e

9 ataques quando o navio esteja no mar.

8.10 A avaliação da segurança do navio deverá ter em conta todas as vulnerabilidades possíveis, que podem incluir:

1 conflitos entre as medidas de segurança operacional e as medidas de protecção;

2 conflitos entre as funções de bordo e as funções de segurança;

3 os serviços de quarto e o número de efectivos do navio, em especial no que respeita às suas implicações para a fadiga da tripulação, a sua vigilância e o seu desempenho;

4 as deficiências identificadas na formação em matéria de segurança; e

5 os equipamentos e sistemas de segurança, incluindo os sistemas de comunicações.

8.11 O ASC e o ASN deverão ter sempre presentes os efeitos que as medidas de segurança podem produzir no pessoal do navio que permanece a bordo durante longos períodos. Ao estabelecer as medidas de segurança, deverá dar-se especial atenção à comodidade, ao conforto e à privacidade dos membros do pessoal do navio e à sua capacidade para manterem a sua eficácia durante longos períodos.

8.12 Depois de concluída a avaliação da segurança do navio, deverá ser elaborado um relatório contendo um resumo da forma como a avaliação foi realizada, a descrição de cada vulnerabilidade identificada na avaliação e a descrição das contramedidas que poderão ser utilizadas para lhes fazer face. O relatório deve ser protegido contra o acesso ou divulgação não autorizados.

8.13 Se a avaliação da segurança do navio não tiver sido efectuada pela companhia, o respectivo relatório deverá ser revisto e aprovado pelo agente de segurança da companhia.

### Vistoria de segurança *in loco*

8.14 A vistoria de segurança *in loco* faz parte integrante da avaliação da segurança de um navio. Esta vistoria deverá examinar e avaliar as medidas, procedimentos e operações de segurança existentes a bordo para:

1 garantir o desempenho de todas as funções de segurança do navio;

2 vigiar as zonas de acesso restrito a fim de garantir que só pessoas autorizadas a elas podem aceder;

3 controlar o acesso ao navio, incluindo quaisquer sistemas de identificação;

4 vigiar as zonas de convés e as zonas circundantes do navio;

5 controlar o embarque de pessoas e seus pertences (bagagem acompanhada e não acompanhada e pertences do pessoal do navio);

6 supervisionar a movimentação da carga e a entrega das provisões de bordo; e

7 garantir a disponibilidade imediata dos sistemas de comunicações, das informações e dos equipamentos de segurança do navio.

## 9 Plano de segurança do navio

### Generalidades

9.1 O agente de segurança da companhia (ASC) é responsável por garantir que o plano de segurança do navio (PSN) é elaborado e apresentado para aprovação. O conteúdo de cada plano deverá variar consoante o navio a que se destina. A avaliação da segurança do navio terá identificado as características específicas deste e as ameaças e vulnerabilidades potenciais. A elaboração do PSN exigirá que estas características sejam tratadas em pormenor. As Administrações podem formular orientações relativamente à elaboração e conteúdo dos PSN.

9.2 Todos os PSN deverão:

1 descrever pormenorizadamente a estrutura organizacional da segurança do navio;

2 descrever pormenorizadamente as relações do navio com a companhia, as instalações portuárias, outros navios e as autoridades competentes com responsabilidades de segurança;

3 descrever em pormenor os sistemas de comunicações disponíveis para assegurar uma comunicação eficaz e contínua dentro do navio e entre o navio e o exterior, incluindo as instalações portuárias;

4 especificar as medidas de segurança básicas para o nível de segurança 1, operacionais e físicas, que irão estar permanentemente em vigor;

5 especificar as medidas de segurança adicionais que permitirão que o navio passe sem demora para o nível de segurança 2 e, quando necessário, para o nível de segurança 3;

6 prever a revisão ou auditoria periódicas do plano e a alteração deste à luz da experiência adquirida ou da alteração das circunstâncias; e

7 descrever os procedimentos de comunicação de informações aos pontos de contacto pertinentes dos Governos Contratantes.

9.3 A elaboração de um PSN eficaz deverá ter por base uma avaliação minuciosa de todas as questões relacionadas com a segurança do navio, incluindo, em especial, uma análise aprofundada das características físicas e operacionais do navio, incluindo os seus itinerários habituais.

9.4 Todos os planos de segurança de navios deverão ser aprovados pela Administração ou em seu nome. Se uma Administração recorrer a uma organização de segurança reconhecida para a revisão e aprovação do plano, essa



organização não deverá estar associada a qualquer outra organização de segurança reconhecida que tenha elaborado ou ajudado a elaborar o plano.

9.5 O ASC e o ASN deverão desenvolver procedimentos para:

- 1 avaliar se o plano de segurança do navio continua a ser eficaz; e
- 2 preparar as alterações ao plano que venham a ser necessárias depois da sua aprovação.

9.6 As medidas de segurança previstas no PSN já deverão estar em vigor quando a verificação inicial do cumprimento das prescrições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código for efectuada. Caso contrário, não poderá ser emitido o certificado internacional de segurança do navio exigido. Se posteriormente houver uma falha dos equipamentos ou sistemas de segurança, ou uma medida de segurança for suspensa por uma razão qualquer, deverão ser tomadas medidas de segurança temporárias equivalentes, previamente notificadas à Administração e aprovadas por esta.

#### **Organização e desempenho das funções de segurança do navio**

9.7 Para além das orientações enunciadas no parágrafo 9.2, o PSN deverá definir os seguintes elementos, comuns a todos os níveis de segurança:

- 1 as funções e responsabilidades dos membros do pessoal do navio com funções de segurança;
- 2 os procedimentos ou salvaguardas necessários para assegurar a continuidade das comunicações em todas as circunstâncias;
- 3 os processos necessários para determinar se os procedimentos de segurança e os equipamentos e sistemas de segurança e vigilância permanecem eficazes, incluindo os procedimentos para identificar e solucionar avarias ou o mau funcionamento dos equipamentos ou sistemas;
- 4 os procedimentos e práticas para proteger as informações sensíveis do ponto de vista da segurança conservadas em papel ou em formato electrónico;
- 5 o tipo e os requisitos de manutenção dos equipamentos e sistemas de segurança e vigilância, se os houver;
- 6 os procedimentos para assegurar a apresentação e a avaliação atempadas dos relatórios referentes a eventuais violações da segurança ou problemas de segurança; e
- 7 os procedimentos para elaborar, manter e actualizar o inventário das mercadorias perigosas ou substâncias potencialmente perigosas transportadas a bordo, incluindo a sua localização.

9.8 O restante texto do parágrafo 9 trata especificamente das medidas de segurança que poderão ser tomadas a cada nível de segurança no que respeita:

- 1 ao acesso do pessoal do navio, passageiros, visitantes, etc., ao navio;
- 2 às zonas de acesso restrito existentes no navio;
- 3 à movimentação de carga;
- 4 à entrega das provisões de bordo;
- 5 a movimentação da bagagem não acompanhada; e
- 6 ao controlo da segurança do navio.

#### **Acesso ao navio**

9.9 O PSN deverá definir as medidas de segurança aplicáveis a todos os meios de acesso ao navio identificados na avaliação da segurança deste. Entre estes incluem-se todos os seguintes elementos:

- 1 escadas de portaló;
- 2 pranchas de acesso;
- 3 rampas de acesso;
- 4 portas de acesso, vigias, janelas e portalós;
- 5 amarras e correntes de âncora; e
- 6 gruas e aparelhos de elevação.

9.10 Para cada um destes meios de acesso, o PSN deverá identificar os locais em que deverão aplicar-se, a cada nível de segurança, restrições ou interdições de acesso. O plano deverá especificar, para cada nível de segurança, o tipo de restrição ou interdição a aplicar e os meios de a fazer observar.

9.11 O PSN deverá determinar, para cada nível de segurança, os meios de identificação necessários para permitir o acesso ao navio e para que as pessoas nele possam permanecer sem que a sua presença seja questionada. Para tal poderá ser necessário criar um sistema adequado de identificação permanente e temporária, respectivamente para o pessoal do navio e para os visitantes. Qualquer sistema de identificação instituído no navio deverá ser coordenado, na medida do possível, com o sistema utilizado na instalação portuária. Os passageiros deverão poder provar a sua identidade por meio dos cartões de embarque, bilhetes, etc., mas o seu acesso às zonas de acesso restrito só deverá ser autorizado sob supervisão. O PSN deverá prever disposições para assegurar que os sistemas de identificação são periodicamente actualizados e que o desrespeito dos procedimentos é objecto de sanções disciplinares.

9.12 Deverá recusar-se a entrada no navio às pessoas que não queiram ou não possam provar a sua identidade e/ou confirmar a finalidade da sua visita, quando solicitadas a fazê-lo, e a sua tentativa de aceder ao navio deverá ser comunicada, consoante os casos, ao ASN, ao ASC, ao ASIP e às autoridades nacionais ou locais com responsabilidades de segurança.

9.13 O PSN deverá determinar a frequência de realização dos controlos do acesso ao navio, em especial se forem realizados de forma aleatória ou ocasional.

#### *Nível de segurança 1*

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

- 1 controlo da identidade de todas as pessoas que pretendam ir a bordo e confirmação das razões para o fazerem, através, por exemplo, da verificação das instruções de apresentação a bordo, dos bilhetes dos passageiros, dos cartões de embarque, das ordens para execução de trabalhos, etc.;
- 2 designação, em colaboração com a instalação portuária, de zonas seguras onde se possam realizar inspecções e revistar pessoas, bagagens (incluindo as bagagens de mão), pertences pessoais, veículos e respectivo conteúdo;
- 3 tratando-se de um navio porta-veículos, de um navio ro-ro ou de um navio de passageiros, revista, em colaboração com a instalação portuária, dos veículos que vão ser embarcados previamente ao seu embarque, com a frequência exigida no plano;
- 4 separação das pessoas e respectivos pertences já controlados das pessoas e respectivos pertences não controlados;
- 5 separação dos passageiros que embarcam dos que desembarcam;
- 6 identificação dos pontos de acesso que deverão estar protegidos ou permanentemente guardados para prevenir o acesso de pessoas não autorizadas;
- 7 prevenção, por meio do encerramento ou outros meios, do acesso aos espaços não guardados confinantes com zonas a que os passageiros e os visitantes têm acesso; e
- 8 comunicação a todo o pessoal do navio de informações de segurança sobre as ameaças possíveis, os procedimentos para notificar a presença de pessoas, objectos ou actividades suspeitos e a necessidade de manter a vigilância.

9.15 Ao nível de segurança 1, todas as pessoas que pretendam ir a bordo do navio deverão ser passíveis de revista. A frequência dessas revistas, incluindo as revistas aleatórias, deverá ser especificada no PSN aprovado e expressamente aprovada pela Administração. Seria preferível que essas revistas fossem efectuadas pela instalação portuária em estreita colaboração com o navio e nas proximidades deste. A menos que existam motivos de segurança evidentes para o fazer, não se deverá exigir aos membros do pessoal do navio que revistem os seus colegas ou os pertences destes. Uma tal revista deverá ser feita de uma forma que respeite plenamente os direitos humanos e a dignidade fundamental da pessoa.

#### *Nível de segurança 2*

9.16 Ao nível de segurança 2, o PSN deverá definir as medidas de segurança a aplicar para proteger o navio contra um risco acrescido de incidente de segurança, de modo a garantir uma maior vigilância e um controlo mais apertado, podendo essas medidas incluir:

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

#### *Nível de segurança 3*

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

- 1 limitar o acesso a um único ponto, controlado;
- 2 facultar o acesso unicamente aos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de segurança;
- 3 dar instruções às pessoas que estão a bordo;
- 4 suspender o embarque ou o desembarque;
- 5 suspender as operações de movimentação de carga, as entregas, etc.;
- 6 evacuar o navio;
- 7 deslocar o navio; e
- 8 preparar uma revista total ou parcial do navio.

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

9.18 O PSN deverá identificar as zonas de acesso restrito a estabelecer a bordo e especificar a sua extensão, os períodos de restrição e as medidas de segurança a tomar para controlar o acesso a essas zonas e as actividades nelas desenvolvidas. O objectivo das zonas de acesso restrito é:

- 1 impedir o acesso de pessoas não autorizadas;
- 2 proteger os passageiros, o pessoal do navio e o pessoal das instalações portuárias ou de outros organismos cuja presença a bordo esteja autorizada;
- 3 proteger as zonas sensíveis do ponto de vista da segurança dentro do navio; e
- 4 proteger a carga e as provisões de bordo da manipulação ilícita.

9.19 O PSN deverá garantir a existência de políticas e práticas claramente definidas para controlar o acesso a todas as zonas de acesso restrito.

9.20 O PSN deverá prever a sinalização de todas as zonas de acesso restrito de um modo que indique claramente que o acesso à zona é restrito e que a presença não autorizada na zona constitui uma violação da segurança.

9.21 Nas zonas de acesso restrito podem incluir-se:

- 1 a ponte de comando, os espaços de máquinas da categoria A e outros postos de segurança definidos no Capítulo II-2;
- 2 os espaços onde estão instalados equipamentos ou sistemas de segurança e vigilância, bem como os seus comandos e os comandos do sistema de iluminação;
- 3 os espaços onde estão instalados os sistemas de ventilação e de ar condicionado e outros espaços similares;
- 4 os espaços com acesso aos depósitos de água potável, bombas ou colectores;
- 5 os espaços que contenham mercadorias perigosas ou substâncias potencialmente perigosas;
- 6 os espaços onde estão instaladas as bombas de carga e os seus comandos;
- 7 os espaços de carga e os espaços onde estão armazenadas as provisões de bordo;
- 8 os alojamentos da tripulação; e
- 9 qualquer outra zona cujo acesso o agente de segurança da companhia considere necessário restringir, com base na avaliação da segurança do navio, a fim de garantir a segurança do navio.

*Nível de segurança 1*

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

- 1 o encerramento ou a protecção dos pontos de acesso;
- 2 a utilização de equipamento de vigilância para vigiar as zonas;
- 3 o recurso a guardas ou rondas; e
- 4 a utilização de dispositivos automáticos de detecção de intrusões para alertar o pessoal do navio para qualquer acesso não autorizado.

*Nível de segurança 2*

9.23 Ao nível de segurança 2, a frequência e a intensidade da vigilância e do controlo do acesso às zonas de acesso restrito deverão ser aumentadas para garantir que só pessoas autorizadas a elas podem aceder. O PSN deverá definir as medidas de segurança adicionais a aplicar, as quais podem incluir:

- 1 o estabelecimento de zonas de acesso restrito contíguas aos pontos de acesso;
- 2 a monitorização permanente do equipamento de vigilância; e
- 3 a afectação de pessoal adicional à guarda e à patrulha das zonas de acesso restrito.

*Nível de segurança 3*

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

- 1 o estabelecimento de zonas adicionais de acesso restrito a bordo, na vizinhança do local do incidente de segurança ou do local onde presumivelmente se situa a ameaça à segurança, às quais será recusado o acesso; e
- 2 a revista das zonas de acesso restrito no âmbito de uma revista do navio.

**Movimentação de carga**

9.25 As medidas de segurança relativas à movimentação de carga deverão:

- 1 impedir a manipulação ilícita da carga; e
- 2 impedir que seja aceite e depositada a bordo do navio carga cujo transporte não esteja previsto.

9.26 As medidas de segurança, algumas das quais poderão ter de ser aplicadas em colaboração com a instalação portuária, deverão incluir procedimentos de controlo do inventário nos pontos de acesso ao navio. Uma



vez a bordo, a carga deverá poder ser identificada como tendo sido aprovada para embarque no navio. Além disso, deverão tomar-se medidas de segurança para impedir a manipulação ilícita da carga depois de esta estar a bordo.

#### *Nível de segurança 1*

9.27 Ao nível de segurança 1, o PSN deverá definir as medidas de segurança aplicáveis durante a movimentação de carga, que poderão incluir:

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

9.28 A inspeção da carga poderá ser efectuada pelos seguintes meios:

- 1 exame visual e físico; e
- 2 utilização de equipamento de exploração/deteção, dispositivos mecânicos, ou cães.

9.29 Quando haja movimentos regulares ou repetidos de carga, o ASC ou o ASN, em consulta com a instalação portuária, poderão chegar a acordo com os carregadores ou outras pessoas responsáveis por essa carga sobre a sua inspeção fora do local, a sua selagem, a programação dos movimentos, a documentação de apoio, etc.. Estes acordos deverão ser comunicados ao ASIP e por ele aprovados.

#### *Nível de segurança 2*

9.30 Ao nível de segurança 2, o PSN deverá definir as medidas de segurança adicionais aplicáveis durante a movimentação de carga, que poderão incluir:

- 1 a inspeção minuciosa da carga, das unidades de transporte de carga e dos espaços de carga;
- 2 a intensificação dos controlos para garantir que só a carga prevista é embarcada;
- 3 tratando-se de um navio porta-veículos, um navio ro-ro ou um navio de passageiros, a intensificação da revista dos veículos que vão ser embarcados; e
- 4 a verificação mais frequente e minuciosa dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita.

9.31 A inspeção minuciosa da carga poderá ser efectuada pelos seguintes meios:

- 1 aumento da frequência e minúcia dos exames visuais e físicos;

- 2 utilização mais frequente de equipamento de exploração/deteção, dispositivos mecânicos ou cães; e

- 3 coordenação de medidas de segurança reforçadas com o carregador ou outra parte responsável, em conformidade com os acordos e procedimentos estabelecidos.

#### *Nível de segurança 3*

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

- 1 a suspensão do embarque ou desembarque da carga; e
- 2 a verificação do inventário de mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas transportadas a bordo, se as houver, e sua localização.

#### **Entrega das provisões de bordo**

9.33 As medidas de segurança relativas à entrega das provisões de bordo deverão:

- 1 assegurar a verificação da integridade das provisões e respectivas embalagens;
- 2 impedir que as provisões sejam aceites sem inspeção prévia;
- 3 impedir a manipulação ilícita das provisões; e
- 4 impedir que se aceitem provisões que não tenham sido encomendadas.

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

#### *Nível de segurança 1*

9.35 Ao nível de segurança 1, o PSN deverá definir as medidas de segurança a aplicar durante a entrega das provisões de bordo, podendo essas medidas consistir em:

- 1 verificar se as provisões correspondem à encomenda, antes de serem embarcadas; e
- 2 assegurar que as provisões são imediatamente armazenadas de forma segura.

#### *Nível de segurança 2*

9.36 Ao nível de segurança 2, o PSN deverá definir as medidas de segurança adicionais aplicáveis durante a

entrega das provisões de bordo, prevenindo verificações previamente à sua recepção a bordo e a intensificação das inspecções.

#### *Nível de segurança 3*

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

- 1 sujeição das provisões de bordo a uma inspecção mais alargada;
- 2 preparação para a restrição ou suspensão da movimentação das provisões; e
- 3 não aceitar a entrega das provisões a bordo do navio.

#### **Movimentação da bagagem não acompanhada**

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

#### *Nível de segurança 1*

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

#### *Nível de segurança 2*

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

#### *Nível de segurança 3*

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

- 1 a sujeição da bagagem não acompanhada a um exame mais aprofundado, por exemplo por raios X a pelo menos dois ângulos diferentes;

- 2 a preparação da restrição ou suspensão da movimentação da bagagem não acompanhada; e
- 3 a não aceitação de bagagem não acompanhada a bordo do navio.

#### **Controlo da segurança do navio**

9.42 O navio deverá ser capaz de assegurar a sua vigilância, a das zonas de acesso restrito a bordo e a das zonas em seu redor. Os meios de vigilância podem incluir o recurso a:

- 1 iluminação;
- 2 vigias, guardas e pessoal de quarto no convés, incluindo rondas; e
- 3 dispositivos automáticos de detecção de intrusões e equipamento de vigilância.

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

9.44 O PSN deverá definir os procedimentos e equipamentos necessários em cada nível de segurança e os meios para garantir que o equipamento de vigilância é capaz de funcionar continuamente, tendo em conta os possíveis efeitos das condições meteorológicas ou de falhas de energia.

#### *Nível de segurança 1*

9.45 Ao nível de segurança 1, o PSN deverá definir as medidas de segurança aplicáveis, as quais podem consistir numa combinação de meios de iluminação, serviços de quarto, guardas de segurança ou utilização de equipamento de segurança e vigilância, que permitam ao pessoal encarregado da segurança observar o navio em geral e as barreiras e zonas de acesso restrito em particular.

9.46 O convés do navio e os pontos de acesso ao navio deverão estar iluminados durante as horas de escuridão e os períodos de baixa visibilidade, durante a interface navio/porto ou quando o navio se encontra numa instalação portuária ou fundeado, quando necessário. Quando estão a navegar, os navios deverão utilizar, sempre que isso seja necessário, o nível máximo de iluminação compatível com a segurança da navegação, tendo em conta o disposto no Regulamento Internacional para evitar abalroamentos no mar. Ao determinar a intensidade e a localização apropriadas das luzes, deverá ter-se em conta que:

- 1 o pessoal do navio deverá poder detectar actividades em curso no exterior do navio, tanto do lado de terra como do lado da água;
- 2 a iluminação deverá alcançar a área do navio e em redor do navio;
- 3 a iluminação deverá facilitar a identificação do pessoal nos pontos de acesso; e
- 4 a iluminação pode ser fornecida em coordenação com a instalação portuária.

*Nível de segurança 2*

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

- 1 aumentar a frequência e a minúcia das rondas de segurança;
- 2 aumentar o alcance e a intensidade da iluminação ou a utilização de equipamento de segurança e vigilância;
- 3 afectar pessoal adicional às vigias de segurança; e
- 4 assegurar a coordenação com os barcos-patrolha e com as rondas motorizadas ou pedestres em terra, se as houver.

9.48 Poderá ser necessária iluminação suplementar como defesa contra um risco acrescido de incidente de segurança. Quando necessário, as necessidades de iluminação adicionais poderão ser asseguradas em coordenação com a instalação portuária, para que esta forneça iluminação adicional do lado de terra.

*Nível de segurança 3*

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

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

**Níveis de segurança diferentes**

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

**Actividades não abrangidas pelo Código**

9.51 O PSN deverá especificar os procedimentos e medidas de segurança que o navio deverá aplicar quando:

- 1 se encontrar num porto de um Estado que não é Governo Contratante;
- 2 proceder a uma actividade de interface com um navio a que o presente Código não é aplicável;
- 3 proceder a uma actividade de interface com plataformas fixas ou flutuantes, ou uma unidade de perfuração móvel *in situ*; ou
- 4 proceder a uma actividade de interface com um porto ou uma instalação portuária não obrigados a satisfazer as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do presente Código.

**Declarações de segurança**

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

**Auditoria e revisão**

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

**10 Registos****Generalidades**

10.1 Os registos deverão estar à disposição dos funcionários devidamente autorizados dos Governos Contratantes para que possam verificar se as disposições dos planos de segurança dos navios estão a ser aplicadas.

10.2 Os registos podem ser conservados sob qualquer forma, mas deverão estar protegidos contra o acesso ou divulgação não autorizados.

**11 AGENTE DE SEGURANÇA DA COMPANHIA**

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

**12 AGENTE DE SEGURANÇA DO NAVIO**

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

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

13.1 O agente de segurança da companhia, o pessoal de terra necessário da companhia e o agente de segurança do navio deverão ter conhecimentos e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:

- 1 administração da segurança;



- 2 Convenções, Códigos e recomendações internacionais pertinentes;
- 3 legislação e regulamentação nacionais pertinentes;
- 4 responsabilidades e funções das outras organizações de segurança;
- 5 metodologia da avaliação da segurança de navios;
- 6 métodos de vistoria e inspecção de segurança de navios;
- 7 operações e condições dos navios e dos portos;
- 8 medidas de segurança nos navios e nas instalações portuárias;
- 9 preparação para, e resposta a, situações de emergência e planos de contingência;
- 10 técnicas de ensino para a formação e a instrução em matéria de segurança, incluindo as medidas e procedimentos de segurança;
- 11 tratamento das informações sensíveis relativas à segurança e das comunicações de segurança;
- 12 conhecimento das actuais ameaças à segurança e das suas diferentes formas;
- 13 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 14 identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 15 técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- 16 equipamentos e sistemas de segurança e suas limitações operacionais;
- 17 métodos de auditoria, inspecção, controlo e vigilância;
- 18 métodos de revista física e de inspecção não intrusiva;
- 19 treinos e exercícios de segurança, incluindo treinos e exercícios com instalações portuárias; e
- 20 avaliação dos treinos e exercícios de segurança.

13.2 Além disso, o ASN deverá ter conhecimentos suficientes e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:

- 1 planta do navio;
- 2 plano de segurança do navio e procedimentos conexos (incluindo formação, com base em cenários, sobre a forma de reagir a incidentes);
- 3 técnicas de gestão e controlo de multidões;
- 4 funcionamento dos equipamentos e sistemas de segurança; e

5 ensaio, calibragem e manutenção no mar dos equipamentos e sistemas de segurança.

13.3 O pessoal de bordo com funções de segurança específicas deverá ter conhecimentos e competências suficientes para desempenhar as funções que lhe estão atribuídas, incluindo, se for caso disso:

- 1 conhecimento das actuais ameaças à segurança e das suas diferentes formas;
- 2 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 3 identificação das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 4 técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- 5 técnicas de gestão e controlo de multidões;
- 6 comunicações de segurança;
- 7 conhecimento dos procedimentos de emergência e dos planos de contingência;
- 8 funcionamento dos equipamentos e sistemas de segurança;
- 9 ensaio, calibragem e manutenção no mar dos equipamentos e sistemas de segurança;
- 10 técnicas de inspecção, controlo e vigilância; e
- 11 métodos de revista física de pessoas, pertences pessoais, bagagens, carga e provisões de bordo.

13.4 Todo o restante pessoal de bordo deverá ter um conhecimento suficiente e estar familiarizado com as disposições pertinentes do plano de segurança do navio, incluindo:

- 1 o significado e implicações dos diferentes níveis de segurança;
- 2 os procedimentos de emergência e planos de contingência;
- 3 a identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 4 a identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança; e
- 5 as técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança.

#### **Treinos e exercícios**

13.5 O objectivo dos treinos e exercícios é garantir que o pessoal de bordo é competente para desempenhar todas as funções de segurança que lhe estão atribuídas, a todos os níveis de segurança, e para identificar eventuais deficiências do sistema de segurança que tenham de ser corrigidas.

13.6 Para garantir a aplicação eficaz das disposições do plano de segurança do navio, deverão realizar-se treinos pelo menos de três em três meses. Além disso, nos casos em que, a dado momento, mais de 25% do pessoal do navio tenham sido substituídos por pessoal que não tenha participado num treino a bordo desse navio nos últimos três meses, deverá realizar-se um treino no prazo de uma semana após a substituição. Estes treinos deverão pôr à prova os diversos elementos do plano, como as ameaças à segurança enumeradas no parágrafo 8.9.

13.7 Deverão efectuar-se vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação de agentes de segurança de companhias, agentes de segurança de instalações portuárias, autoridades competentes dos Governos Contratantes e agentes de segurança de navios, se disponíveis, pelo menos uma vez por ano civil, não podendo o intervalo entre exercícios exceder 18 meses. Estes exercícios deverão pôr à prova as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de resposta. Os exercícios podem:

- 1 ser feitos à escala real ou ao vivo;
- 2 consistir numa simulação teórica ou num seminário; ou
- 3 ser combinados com outros exercícios, como os de busca e salvamento ou os de resposta a situações de emergência.

13.8 A participação da companhia num exercício com outro Governo Contratante deverá ser reconhecida pela Administração.

#### 14 SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

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

#### 15 AVALIAÇÃO DA SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

##### Generalidades

15.1 A avaliação da segurança de uma instalação portuária pode ser realizada por uma organização de segurança reconhecida. No entanto, só o Governo Contratante interessado deverá aprovar as avaliações realizadas.

15.2 Se um Governo Contratante recorrer a uma organização de segurança reconhecida para rever a avaliação da segurança da instalação portuária ou verificar a sua conformidade, essa organização não deverá estar associada a qualquer outra que tenha realizado ou ajudado a realizar essa avaliação.

15.3 A avaliação da segurança de uma instalação portuária deverá abordar os seguintes elementos da instalação:

- 1 segurança física;
- 2 integridade estrutural;
- 3 sistemas de protecção do pessoal;
- 4 normas e procedimentos;

- 5 sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos;
- 6 infra-estrutura de transportes pertinente;
- 7 serviços de utilidade pública; e
- 8 outros elementos que, se danificados ou utilizados como ponto de observação para fins ilícitos, possam constituir um risco para pessoas, bens ou operações no interior da instalação portuária.

15.4 As pessoas que participam na avaliação da segurança de uma instalação portuária deverão poder contar com a assistência de peritos relativamente:

- 1 ao conhecimento das actuais ameaças à segurança e das suas diferentes formas;
- 2 à identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 3 à identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 4 às técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- 5 aos métodos utilizados para provocar um incidente de segurança;
- 6 aos efeitos dos explosivos nas estruturas e nos serviços da instalação portuária;
- 7 à segurança da instalação portuária;
- 8 às práticas comerciais portuárias;
- 9 aos planos de contingência e à preparação para, e resposta a, situações de emergência;
- 10 às medidas de segurança física, e.g. vedações;
- 11 aos sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos;
- 12 aos transportes e engenharia civil; e
- 13 às operações portuárias e dos navios.

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

15.5 A identificação e a avaliação dos bens e infra-estruturas importantes constituem um processo que permite determinar a importância relativa das estruturas e instalações para o funcionamento da instalação portuária. Este processo de identificação e avaliação é essencial porque oferece uma base para centrar as estratégias de atenuação de riscos nos bens e estruturas que mais importa proteger de um incidente de segurança. Este processo deverá ter em conta a perda potencial de vidas, a importância económica do porto, o seu valor simbólico e a presença de instalações da Administração Pública.

15.6 A identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas deverão servir para os hierarquizar em função da importância relativa da sua protecção. A principal preocupação deverá ser evitar mortes e ferimentos. É igualmente importante determinar se a instalação portuária, a estrutura ou as instalações podem continuar a funcionar sem esse bem e em que medida é possível restabelecer rapidamente um funcionamento normal.

15.7 Entre os bens e as infra-estruturas que deverá considerar-se importante proteger podem incluir-se:

- 1 as entradas, os acessos pelo lado de terra e pelo lado do mar, os fundeadouros e as zonas de manobra e atracação;
- 2 as instalações, os terminais, as zonas de armazenamento e os equipamentos de movimentação de carga;
- 3 sistemas como a rede de electricidade, os sistemas de rádio e telecomunicações e os sistemas e redes informáticos;
- 4 os sistemas de gestão do tráfego de navios no porto e as ajudas à navegação;
- 5 as centrais eléctricas, as condutas de transferência de carga e o abastecimento de água;
- 6 as pontes, vias férreas e estradas;
- 7 as embarcações de serviço do porto, incluindo barcos de pilotos, rebocadores, barças, etc.;
- 8 os equipamentos e sistemas de segurança e vigilância; e
- 9 as águas adjacentes à instalação portuária.

15.8 A identificação clara dos bens e infra-estruturas é essencial para avaliar as exigências de segurança da instalação portuária, hierarquizar por ordem de prioridade as medidas de protecção e decidir como afectar os recursos para melhor proteger a instalação portuária. Este processo pode envolver a realização de consultas às autoridades competentes relativamente às estruturas adjacentes à instalação portuária susceptíveis de causarem danos no interior desta última ou serem utilizadas para lhe causar danos, observá-la ilicitamente ou desviar as atenções.

**Identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência com vista à definição das medidas de segurança e sua ordem de prioridade**

15.9 Deverão identificar-se os actos susceptíveis de ameaçar a segurança dos bens e das infra-estruturas, bem como os métodos de os perpetrar, a fim de avaliar a vulnerabilidade de um dado bem ou lugar a um incidente de segurança e definir os requisitos de segurança por ordem de prioridade, para permitir o planeamento e a afectação de recursos. A identificação e a avaliação de cada acto potencial e do método de o perpetrar deverão basear-se em vários factores, incluindo a avaliação das ameaças

efectuadas por serviços do Estado. A identificação e a avaliação das ameaças permitem que não seja necessário tomar como base os piores cenários no planeamento e na afectação de recursos.

15.10 A avaliação da segurança da instalação portuária deverá incluir uma análise, realizada em consulta com os organismos nacionais de segurança pertinentes, com o fim de determinar:

- 1 os aspectos específicos da instalação portuária, incluindo o tráfego que a utiliza, que a podem converter em alvo de um ataque,
- 2 as consequências prováveis de um ataque à instalação portuária, ou no seu interior, em termos de perda de vidas, danos patrimoniais e perturbação das actividades económicas, incluindo dos sistemas de transportes,
- 3 a capacidade e os intentos das pessoas susceptíveis de organizar um tal ataque e
- 4 o tipo ou tipos de ataque possíveis, de modo a produzir uma avaliação global do nível de risco contra o qual têm de ser estabelecidas medidas de segurança.

15.11 A avaliação da segurança da instalação portuária deverá considerar todas as ameaças possíveis, que podem incluir os seguintes tipos de incidentes de segurança:

- 1 danificação ou destruição da instalação portuária ou de um navio, e.g. por engenhos explosivos, fogo posto, sabotagem ou vandalismo;
- 2 desvio ou captura de um navio ou de pessoas a bordo;
- 3 manipulação ilícita da carga, dos equipamentos ou sistemas essenciais ou das provisões de um navio;
- 4 acesso ou utilização não autorizados, incluindo a presença de passageiros clandestinos;
- 5 contrabando de armas ou equipamento, incluindo armas de destruição maciça;
- 6 utilização de um navio para transportar pessoas que pretendem provocar um incidente de segurança e o seu equipamento;
- 7 utilização de um navio como arma ou como meio de causar danos ou destruição;
- 8 bloqueio das entradas do porto, comportas, acessos pelo lado do mar, etc.; e
- 9 ataque nuclear, biológico ou químico.

15.12 O processo deverá envolver consultas às autoridades competentes relativamente às estruturas adjacentes à instalação portuária susceptíveis de causarem danos no interior desta última ou serem utilizadas para lhe causar danos, observá-la ilicitamente ou desviar as atenções.



### **Identificação, selecção e classificação por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade**

15.13 A identificação e a classificação por ordem de prioridade das contramedidas destinam-se a garantir que são utilizadas as medidas de segurança mais eficazes para reduzir a vulnerabilidade da instalação portuária ou da interface navio/porto às possíveis ameaças.

15.14 As medidas de segurança deverão ser seleccionadas com base em factores como a sua eficácia para reduzir a probabilidade de um ataque e deverão ser avaliadas com base em informações que incluam:

- 1 as vistorias, inspecções e auditorias de segurança;
- 2 as consultas aos proprietários e operadores da instalação portuária e, se for caso disso, aos proprietários/operadores das estruturas adjacentes;
- 3 o historial de incidentes de segurança anteriores, e
- 4 as operações realizadas na instalação portuária.

### **Identificação dos pontos vulneráveis**

15.15 A identificação dos pontos vulneráveis das estruturas físicas, dos sistemas de protecção do pessoal, dos processos ou de outros elementos que possam dar lugar a um incidente de segurança pode servir para definir as opções para eliminar ou atenuar esses pontos vulneráveis. Por exemplo, uma análise poderá revelar pontos vulneráveis nos sistemas de segurança ou numa infraestrutura desprotegida de uma instalação portuária, como o sistema de abastecimento de água, as pontes, etc., que poderiam ser resolvidos por meio de medidas físicas, por exemplo, barreiras permanentes, alarmes, equipamento de vigilância, etc..

15.16 Na identificação dos pontos vulneráveis deverão ser considerados os seguintes aspectos:

- 1 o acesso por água e por terra à instalação portuária e aos navios nela atracados;
- 2 a integridade estrutural dos cais, das instalações e das estruturas conexas;
- 3 as medidas e procedimentos de segurança existentes, incluindo os sistemas de identificação;
- 4 as medidas e procedimentos de segurança existentes relativos aos serviços portuários e aos serviços de utilidade pública;
- 5 as medidas para proteger os equipamentos de rádio e telecomunicações, os serviços portuários e os serviços de utilidade pública, incluindo os sistemas e redes informáticos;
- 6 as zonas adjacentes que possam ser utilizadas durante um ataque, ou para desencadear;

- 7 os acordos existentes com empresas de segurança privadas que prestem serviços de segurança no lado da água e no lado de terra;
- 8 as incompatibilidades entre os procedimentos e medidas de segurança operacional e de protecção;
- 9 as incompatibilidades entre as funções da instalação portuária e as suas funções de segurança;
- 10 as limitações em matéria de execução e de pessoal;
- 11 as deficiências identificadas durante a formação e os treinos; e
- 12 as deficiências identificadas durante as operações de rotina, na sequência de incidentes ou de alertas, da notificação de problemas de segurança, da aplicação de medidas de controlo, de auditorias, etc.

## **16 Plano de segurança da instalação portuária**

### **Generalidades**

16.1 A elaboração do plano de segurança da instalação portuária (PSIP) incumbe ao agente de segurança da instalação portuária (ASIP). Embora o ASIP não tenha necessariamente de desempenhar pessoalmente todas as funções associadas ao seu cargo, é ele o responsável em última instância pelo correcto desempenho dessas funções.

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

16.3 Todos os PSIP deverão:

- 1 descrever pormenorizadamente a organização da segurança da instalação portuária,
- 2 descrever pormenorizadamente as ligações dessa organização com outras autoridades competentes e os sistemas de comunicações necessários para assegurar permanentemente o funcionamento eficaz da organização e das suas ligações a outras entidades, incluindo os navios que estão no porto;
- 3 especificar as medidas básicas, operacionais e físicas, adoptadas para o nível de segurança 1;
- 4 especificar as medidas de segurança adicionais que permitirão que a instalação portuária passe sem

demora para o nível de segurança 2 e, quando necessário, para o nível de segurança 3;

- 5 prever a revisão ou auditoria regulares do plano e a sua alteração à luz da experiência adquirida ou da alteração das circunstâncias; e
- 6 descrever os procedimentos de notificação aos pontos de contacto pertinentes dos Governos Contratantes.

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

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

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

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

#### **Organização e desempenho das funções de segurança das instalações portuárias**

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

- 1 o papel e a estrutura da organização da segurança da instalação portuária;
- 2 as funções, responsabilidades e requisitos de formação de todo o pessoal da instalação

portuária com funções de segurança e as medidas de avaliação do desempenho necessárias para apreciar a eficácia de cada elemento do pessoal;

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

16.9 O restante texto do parágrafo 16 trata especificamente das medidas de segurança que poderão ser tomadas a cada nível de segurança no que respeita:

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

### **Acesso à instalação portuária**

16.10 O PSIP deverá definir as medidas de segurança aplicáveis a todos os meios de acesso à instalação portuária identificados na avaliação da segurança da instalação portuária.

16.11 Para cada um destes meios de acesso, o PSIP deverá identificar os locais em que deverão aplicar-se, a cada nível de segurança, restrições ou interdições de acesso. O plano deverá especificar, para cada nível de segurança, o tipo de restrição ou interdição a aplicar e os meios de a fazer observar.

16.12 O PSIP deverá determinar, para cada nível de segurança, os meios de identificação necessários para permitir o acesso à instalação portuária e para que as pessoas nela possam permanecer sem que a sua presença seja questionada. Para tal poderá ser necessário criar um sistema adequado de identificação permanente e temporária, respectivamente para o pessoal da instalação portuária e para os visitantes. Qualquer sistema de identificação instituído na instalação portuária deverá ser coordenado, na medida do possível, com o sistema instituído nos navios que utilizam regularmente a instalação. Os passageiros deverão poder provar a sua identidade por meio dos cartões de embarque, bilhetes, etc., mas o seu acesso às zonas de acesso restrito só deverá ser autorizado sob supervisão. O PSIP deverá prever disposições para assegurar que os sistemas de identificação são periodicamente actualizados e que o desrespeito dos procedimentos é objecto de sanções disciplinares.

16.13 Deverá recusar-se o acesso à instalação portuária das pessoas que não queiram ou não possam provar a sua identidade e/ou confirmar a finalidade da sua visita, quando solicitadas a fazê-lo, e a sua tentativa de aceder ao navio deverá ser comunicada ao agente de segurança da instalação portuária e às autoridades nacionais ou locais com responsabilidades de segurança.

16.14 O PSIP deverá identificar os locais onde se realizarão as revistas de pessoas, pertences pessoais e veículos. Esses locais deverão ser cobertos para poderem funcionar continuamente, independentemente das condições meteorológicas, de acordo com a frequência estabelecida no plano. Uma vez revistados, as pessoas, os pertences pessoais e os veículos deverão ser directamente encaminhados para as zonas restritas de espera ou embarque.

16.15 O PSIP deverá prever locais separados para as pessoas, e respectivos pertences, que tenham sido

controladas e as pessoas, e respectivos pertences, que não tenham sido controladas e, se possível, zonas separadas para o embarque e desembarque de passageiros e pessoal do navio e respectivos pertences, a fim de impedir que as pessoas não controladas entrem em contacto com as pessoas já controladas.

16.16 O PSIP deverá determinar a frequência de realização dos controlos do acesso à instalação portuária, em especial se forem realizados de forma aleatória ou ocasional.

### *Nível de segurança 1*

16.17 Ao nível de segurança 1, o PSIP deverá indicar os pontos de controlo em que podem ser aplicadas as seguintes medidas de segurança:

- 1 estabelecimento de zonas de acesso restrito, a delimitar por vedações ou outras barreiras de um tipo aprovado pelo Governo Contratante;
- 2 controlo da identidade de todas as pessoas que pretendam entrar na instalação portuária em ligação com um navio, incluindo os passageiros, o pessoal do navio e os visitantes, e confirmação das razões para o fazerem, através, por exemplo, da verificação das instruções de apresentação a bordo, dos bilhetes dos passageiros, dos cartões de embarque, das ordens de execução de trabalhos, etc.;
- 3 controlo dos veículos utilizados pelas pessoas que pretendam entrar na instalação portuária em ligação com um navio;
- 4 verificação da identidade do pessoal da instalação portuária e das pessoas que nela estejam a trabalhar, bem como dos respectivos veículos;
- 5 restrição do acesso, para excluir as pessoas que não fazem parte do pessoal da instalação portuária nem trabalham na instalação se não puderem provar a sua identidade;
- 6 revista das pessoas, dos pertences pessoais, dos veículos e seu conteúdo; e
- 7 identificação dos pontos de acesso que não são regularmente utilizados e que convenha fechar e trancar permanentemente.

16.18 Ao nível de segurança 1, todas as pessoas que pretendam aceder à instalação portuária deverão ser passíveis de revista. A frequência dessas revistas, incluindo as revistas aleatórias, deverá ser especificada no PSIP aprovado e expressamente aprovada pelo Governo Contratante. A menos que existam motivos de segurança evidentes para o fazer, não se deverá exigir aos membros do pessoal dos navios que revistem os seus colegas ou os pertences destes. Uma tal revista deverá ser feita de uma forma que respeite plenamente os direitos humanos e a dignidade fundamental da pessoa.

*Nível de segurança 2*

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

- 1 a afectação de pessoal adicional à guarda dos pontos de acesso e à patrulha das barreiras existentes no perímetro da instalação;
- 2 a limitação do número de pontos de acesso à instalação portuária e a identificação dos que devem ser fechados e dos meios de os proteger adequadamente;
- 3 a previsão de meios para impedir a passagem pelos restantes pontos de acesso, por exemplo, barreiras de segurança;
- 4 o aumento da frequência das revistas de pessoas, pertences pessoais e veículos;
- 5 a recusa do acesso aos visitantes que não possam fornecer uma justificação verificável para a sua pretensão de aceder à instalação portuária; e
- 6 a utilização de barcos-patrulha para reforçar a segurança do lado da água.

*Nível de segurança 3*

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

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

**Zonas de acesso restrito no interior da instalação portuária**

16.21 O PSIP deverá identificar as zonas de acesso restrito a estabelecer na instalação portuária e especificar a sua extensão, os períodos de restrição e as medidas de segurança a tomar para controlar o acesso a essas zonas e

as actividades nelas desenvolvidas. Também deverá prever, nas circunstâncias adequadas, medidas para assegurar que as zonas de acesso temporariamente restrito são sujeitas a inspecções de segurança, antes e depois de estabelecidas. O objectivo das zonas de acesso restrito é:

- 1 proteger os passageiros, o pessoal dos navios, o pessoal da instalação portuária e os visitantes, incluindo os visitantes em ligação com um navio;
- 2 proteger a instalação portuária;
- 3 proteger os navios que utilizam ou servem a instalação portuária;
- 4 proteger os locais e zonas sensíveis do ponto de vista da segurança no interior da instalação portuária;
- 5 proteger os equipamentos e sistemas de segurança e vigilância; e
- 6 proteger a carga e as provisões dos navios da manipulação ilícita.

16.22 O PSIP deverá garantir que são instituídas medidas de segurança claramente definidas em todas as zonas de acesso restrito, para controlar:

- 1 o acesso de pessoas;
- 2 a entrada, o estacionamento, a carga e descarga de veículos;
- 3 a movimentação e o armazenamento de carga e de provisões dos navios; e
- 4 bagagem não acompanhada ou pertences pessoais.

16.23 O PSIP deverá prever a sinalização de todas as zonas de acesso restrito de um modo que indique claramente que o acesso à zona é restrito e que a presença não autorizada na zona constitui uma violação da segurança.

16.24 Quando se tenham instalado dispositivos automáticos de detecção de intrusões, estes deverão alertar um centro de controlo capaz de reagir accionando um alarme.

16.25 Nas zonas de acesso restrito podem incluir-se:

- 1 as zonas em terra e na água contíguas ao navio;
- 2 as zonas de embarque e desembarque, as zonas de espera e de controlo dos passageiros e do pessoal dos navios, incluindo os pontos de revista;
- 3 as zonas onde se procede ao embarque, desembarque e armazenamento de carga e provisões;
- 4 os locais onde são conservadas informações sensíveis do ponto de vista da segurança, incluindo os documentos relativos à carga;
- 5 as zonas onde estão depositadas mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas;



- 6 os postos de controlo do sistema de gestão do tráfego de navios e os centros de controlo das ajudas à navegação e do porto, incluindo os postos de controlo dos sistemas de segurança e vigilância;
- 7 as zonas onde os equipamentos de segurança e vigilância estão armazenados ou localizados;
- 8 as instalações essenciais de electricidade, rádio e telecomunicações, abastecimento de água e outros serviços de utilidade pública; e
- 9 outros locais da instalação portuária cujo acesso por embarcações, veículos e pessoas deva ser restringido.

16.26 As medidas de segurança podem incluir, com o acordo das autoridades competentes, restrições ao acesso sem autorização a estruturas a partir das quais seja possível observar a instalação portuária.

#### *Nível de segurança 1*

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

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

#### *Nível de segurança 2*

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

- 1 o reforço da eficácia das barreiras ou vedações em redor das zonas de acesso restrito, incluindo

o recurso a rondas ou a dispositivos automáticos de detecção de intrusões;

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

#### *Nível de segurança 3*

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

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

#### **Movimentação de carga**

16.30 As medidas de segurança relativas à movimentação de carga deverão:

- 1 impedir a manipulação ilícita da carga; e
- 2 impedir que se receba ou armazene na instalação portuária carga que não se destine a ser transportada.

16.31 As medidas de segurança deverão incluir procedimentos de controlo do inventário nos pontos de acesso à instalação portuária. Uma vez no interior desta última, a carga deverá poder ser identificada como tendo sido controlada e aceite para embarque num navio ou para armazenamento temporário numa zona de acesso restrito

enquanto aguarda o embarque. Poderá ser conveniente restringir a entrada na instalação portuária de carga cuja data de embarque não esteja confirmada.

#### *Nível de segurança 1*

16.32 Ao nível de segurança 1, o PSIP deverá definir as medidas de segurança aplicáveis na movimentação de carga, as quais podem incluir:

- 1 inspeções de rotina da carga, das unidades de transporte de carga e das zonas de armazenamento de carga no interior da instalação portuária, antes e durante as operações de movimentação de carga;
- 2 verificação de que a carga que entra na instalação portuária corresponde à mencionada na nota de entrega ou outro documento equivalente;
- 3 revista dos veículos; e
- 4 verificação dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita da carga à sua entrada e quando do seu armazenamento na instalação portuária.

16.33 A inspeção da carga pode ser efectuada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:

- 1 exame visual e físico; e
- 2 utilização de equipamento de exploração/deteção, dispositivos mecânicos ou cães.

16.34 Quando haja movimentos de carga regulares ou repetidos, o ASC ou o ASN, em consulta com a instalação portuária, poderão chegar a acordo com os carregadores ou outras responsáveis por essa carga sobre a sua inspeção fora do local, a sua selagem, a programação dos movimentos, a documentação de apoio, etc.. Estes acordos deverão ser comunicados ao ASIP e por ele aprovados.

#### *Nível de segurança 2*

16.35 Ao nível de segurança 2, o PSIP deverá definir as medidas de segurança adicionais aplicáveis na movimentação de carga para reforçar o controlo, as quais podem incluir:

- 1 a inspeção minuciosa da carga, das unidades de transporte de carga e das zonas de armazenamento de carga no interior da instalação portuária;
- 2 a intensificação dos controlos, na medida do necessário, para garantir que apenas carga devidamente documentada entra na instalação portuária, é aí temporariamente armazenada e depois embarcada no navio;
- 3 a intensificação da revista dos veículos; e
- 4 a verificação mais frequente e minuciosa dos selos ou outros métodos utilizados para impedir a manipulação ilícita.

16.36 A inspeção minuciosa da carga pode ser efectuada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:

- 1 aumento da frequência e minúcia das inspeções da carga, das unidades de transporte de carga e das zonas de armazenamento de carga no interior da instalação portuária (exame visual e físico);
- 2 utilização mais frequente de equipamento de exploração/deteção, dispositivos mecânicos ou cães; e
- 3 coordenação de medidas de segurança reforçadas com o carregador ou outra parte responsável, para além dos acordos e procedimentos já estabelecidos.

#### *Nível de segurança 3*

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

- 1 a limitação ou a suspensão dos movimentos ou operações de carga em toda a instalação portuária ou parte dela ou em navios específicos; e
- 2 a verificação do inventário das mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas presentes na instalação portuária e sua localização.

#### **Entrega das provisões dos navios**

16.38 As medidas de segurança relativas à entrega das provisões dos navios deverão:

- 1 assegurar a verificação da integridade das provisões e respectivas embalagens;
- 2 impedir que as provisões sejam aceites sem inspeção prévia;
- 3 impedir a manipulação ilícita das provisões;
- 4 impedir que se aceitem provisões que não tenham sido encomendadas;
- 5 assegurar que o veículo de entrega é revistado; e
- 6 assegurar a escolta dos veículos de entrega dentro da instalação portuária.

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

*Nível de segurança 1*

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

- 1 a inspeção das provisões;
- 2 a notificação prévia da composição da carga, dos dados relativos ao motorista e da matrícula do veículo; e
- 3 a revista do veículo de entrega.

16.41 A inspeção das provisões dos navios pode ser realizada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:

- 1 exame visual e físico; e
- 2 utilização de equipamento de exploração/deteção, dispositivos mecânicos ou cães.

*Nível de segurança 2*

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

- 1 a inspeção minuciosa das provisões;
- 2 a revista minuciosa dos veículos de entrega;
- 3 a coordenação com o pessoal do navio para verificar se a encomenda corresponde à nota de entrega, antes da entrada na instalação portuária; e
- 4 a escolta do veículo de entrega dentro da instalação portuária.

16.43 A inspeção minuciosa das provisões dos navios pode ser efectuada por qualquer dos seguintes meios ou todos eles:

- 1 aumento da frequência e minúcia das revistas dos veículos de entrega;
- 2 utilização mais frequente de equipamento de exploração/deteção, dispositivos mecânicos ou cães; e
- 3 restrição ou proibição da entrada de provisões que não saiam da instalação portuária dentro de um determinado prazo.

*Nível de segurança 3*

16.44 Ao nível de segurança 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de segurança. O PSIP deverá especificar as medidas de segurança que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem, as quais podem incluir a preparação da restrição ou suspensão da entrega de provisões dos navios em toda a instalação portuária ou parte dela.

**Movimentação da bagagem não acompanhada**

16.45 O PSIP deverá definir as medidas de segurança aplicáveis para assegurar que a bagagem não acompanhada (isto é, quaisquer bagagens, incluindo pertences pessoais, que não estejam com o passageiro ou o membro do pessoal do navio no lugar da inspeção ou revista) é identificada e sujeita a um exame adequado, incluindo uma revista, antes de se autorizar a sua entrada na instalação portuária e, em função da organização do armazenamento, antes de ser transferida da instalação portuária para o navio. Não está previsto que essa bagagem tenha de ser examinada tanto pela instalação portuária como pelo navio e, nos casos em que ambos disponham do equipamento adequado, a responsabilidade por esse exame deverá incumbir à instalação portuária. A cooperação estreita com o navio é essencial, devendo ser tomadas medidas para garantir que a bagagem não acompanhada é movimentada com segurança depois de examinada.

*Nível de segurança 1*

16.46 Ao nível de segurança 1, o PSIP deverá definir as medidas de segurança aplicáveis na movimentação de bagagem não acompanhada, para garantir que até 100% desta bagagem é examinada e revista, nomeadamente por raios X.

*Nível de segurança 2*

16.47 Ao nível de segurança 2, o PSIP deverá definir as medidas de segurança adicionais aplicáveis na movimentação de bagagem não acompanhada, as quais deverão incluir o exame de toda ela por raios X.

*Nível de segurança 3*

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

- 1 sujeição da bagagem não acompanhada a um exame mais aprofundado, por exemplo por raios X a pelo menos dois ângulos diferentes;
- 2 preparação da restrição ou suspensão da movimentação da bagagem não acompanhada; e
- 3 não aceitação de bagagem não acompanhada na instalação portuária.

**Controlo da segurança da instalação portuária**

16.49 A organização da segurança da instalação portuária deverá ter os meios necessários para vigiar a instalação portuária e os seus acessos mais próximos, por terra ou por água, de forma permanente, incluindo durante a noite e em períodos de visibilidade limitada, bem como as zonas de acesso restrito no interior da instalação portuária, os navios que se encontrem na instalação e as

zonas em redor dos navios. Os meios de vigilância podem incluir o recurso a:

- 1 iluminação;
- 2 guardas, incluindo rondas pedestres, motorizadas ou aquáticas; e
- 3 dispositivos automáticos de detecção de intrusões e equipamento de vigilância.

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

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

#### *Nível de segurança 1*

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

- 1 observe a zona da instalação portuária em geral, incluindo os respectivos acessos por terra e por água;
- 2 observe os pontos de acesso, as barreiras e as zonas de acesso restrito; e
- 3 vigie as zonas e os movimentos em redor dos navios que utilizam a instalação portuária, incluindo por meio do reforço da iluminação fornecida pelos próprios navios.

#### *Nível de segurança 2*

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

- 1 aumentar o alcance e a intensidade da iluminação ou a utilização de equipamento de vigilância, incluindo o fornecimento de iluminação suplementar e o alargamento da cobertura dos meios de vigilância;
- 2 aumentar a frequência das rondas pedestres, motorizadas ou aquáticas; e
- 3 afectar pessoal de segurança adicional à vigilância e às rondas.

#### *Nível de segurança 3*

16.54 Ao nível de segurança 3, a instalação portuária deverá executar as instruções emitidas pelos responsáveis

pela resposta ao incidente ou à ameaça de incidente de segurança. O PSIP deverá especificar as medidas de segurança que a instalação poderá tomar, em estreita colaboração com esses responsáveis e com os navios que nela se encontrem. Essas medidas poderão consistir em:

- 1 ligar todas as luzes no interior da instalação portuária ou iluminar as zonas circundantes;
- 2 ligar todos os equipamentos de vigilância que possam registar as actividades no interior da instalação portuária ou nas suas proximidades; e
- 3 prolongar ao máximo o período em que os equipamentos de vigilância podem continuar a registar.

#### **Níveis de segurança diferentes**

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

#### **Actividades não abrangidas pelo Código**

16.56 O PSIP deverá especificar os procedimentos e medidas de segurança que a instalação deverá aplicar quando:

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

#### **Declarações de segurança**

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

#### **Auditoria, revisão e alteração**

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

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

- 1 se a avaliação da segurança da instalação portuária se alterar;
- 2 se uma auditoria independente do plano de segurança ou os testes efectuados pelo Governo Contratante à organização da segurança da instalação portuária identificarem lacunas de



organização ou puserem em causa a pertinência de elementos importantes do plano aprovado;

- 3 na sequência de incidentes ou ameaças de incidente de segurança que envolvam a instalação portuária; e
- 4 se houver mudanças a nível da propriedade ou da gestão operacional da instalação portuária.

16.60 O ASIP pode recomendar que se introduzam alterações adequadas no plano aprovado após uma revisão do mesmo. As alterações relativas:

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

#### **Aprovação dos planos de segurança das instalações portuárias**

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

- 1 a apresentação dos planos ao governo;
- 2 a análise dos planos;
- 3 a aprovação dos planos, com ou sem alterações;
- 4 a análise das alterações apresentadas após a aprovação; e
- 5 as inspecções ou auditorias destinadas a comprovar se os planos aprovados continuam a ser pertinentes.

Em todas as fases, deverão ser tomadas providências para garantir a confidencialidade do conteúdo dos planos.

#### **Declaração de conformidade das instalações portuárias**

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

- 1 a instalação portuária de que se trata;
- 2 que a instalação satisfaz as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do Código;

3 o período de validade da declaração, que deverá ser especificado pelo Governo Contratante mas não deverá exceder cinco anos; e

4 as disposições relativas às verificações subsequentes estabelecidas pelo Governo Contratante e a confirmação de que estas foram efectuadas.

16.63 A declaração de conformidade de uma instalação portuária deverá obedecer ao modelo que figura em apêndice à presente parte. Se a língua utilizada não for o inglês, o francês ou o espanhol, o Governo Contratante, se o considerar apropriado, poderá incluir uma tradução numa destas línguas.

### **17 AGENTE DE SEGURANÇA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**

#### **Generalidades**

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

17.2 A confirmação de rotina da identidade das pessoas que pretendem ir a bordo dos navios não deverá ser responsabilidade do agente de segurança da instalação portuária.

Nos parágrafos 15, 16 e 18 figuram outras orientações pertinentes.

### **18 FORMAÇÃO, TREINOS E EXERCÍCIOS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**

#### **Formação**

18.1 O agente de segurança da instalação portuária deverá ter conhecimentos e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:

- 1 administração da segurança;
- 2 Convenções, Códigos e recomendações internacionais pertinentes;
- 3 legislação e regulamentação nacionais pertinentes;
- 4 responsabilidades e funções das outras organizações de segurança;
- 5 metodologia da avaliação da segurança de instalações portuárias;
- 6 métodos de vistoria e inspecção de segurança de navios e instalações portuárias;
- 7 operações e condições dos navios e dos portos;
- 8 medidas de segurança nos navios e nas instalações portuárias;
- 9 preparação para, e resposta a, situações de emergência e planos de contingência;

- 10 técnicas de ensino para a formação e a instrução em matéria de segurança, incluindo as medidas e procedimentos de segurança;
- 11 tratamento das informações sensíveis relativas à segurança e das comunicações de segurança;
- 12 conhecimento das actuais ameaças à segurança e das suas diferentes formas;
- 13 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 14 identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 15 técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- 16 equipamentos e sistemas de segurança e suas limitações operacionais;
- 17 métodos de auditoria, inspecção, controlo e vigilância;
- 18 métodos de revista física e de inspecção não intrusiva;
- 19 treinos e exercícios de segurança, incluindo treinos e exercícios com os navios; e
- 20 avaliação dos treinos e exercícios.

18.2 O pessoal da instalação portuária com funções de segurança específicas deverá ter conhecimentos e receber formação em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:

- 1 conhecimento das actuais ameaças à segurança e das suas diferentes formas;
- 2 identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 3 identificação das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança;
- 4 técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- 5 técnicas de gestão e controlo de multidões;
- 6 comunicações de segurança;
- 7 funcionamento dos equipamentos e sistemas de segurança;
- 8 ensaio, calibragem e manutenção dos equipamentos e sistemas de segurança;
- 9 técnicas de inspecção, controlo e vigilância; e
- 10 métodos de revista física de pessoas, pertences pessoais, bagagens, carga e provisões dos navios.

18.3 Todo o restante pessoal da instalação portuária deverá conhecer e estar familiarizado com as disposições pertinentes do plano de segurança da instalação portuária em algumas ou todas as seguintes matérias consoante necessário:

- 1 o significado e implicações dos diferentes níveis de segurança;
- 2 a identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- 3 a identificação das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança; e
- 4 as técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança.

### **Treinos e exercícios**

18.4 O objectivo dos treinos e exercícios é garantir que o pessoal da instalação portuária é competente para desempenhar todas as funções de segurança que lhe estão atribuídas, a todos os níveis de segurança, e para identificar eventuais deficiências do sistema de segurança que tenham de ser corrigidas.

18.5 Para garantir a aplicação eficaz das disposições do plano de segurança da instalação portuária, deverão realizar-se treinos pelo menos de três em três meses, a menos que as circunstâncias específicas determinem outra frequência. Estes treinos deverão pôr à prova os diversos elementos do plano, como as ameaças à segurança enumeradas no parágrafo 15.11.

18.6 Deverão efectuar-se vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação de agentes de segurança de instalações portuárias, em conjunção com as autoridades competentes dos Governos Contratantes, agentes de segurança de companhias e agentes de segurança de navios, se disponíveis, pelo menos uma vez por ano civil, não podendo o intervalo entre exercícios exceder 18 meses. Os pedidos de participação de agentes de segurança de companhias ou de agentes de segurança de navios em exercícios conjuntos deverão ter em conta o que essa participação pode implicar para o navio em termos de segurança e de trabalho. Estes exercícios deverão pôr à prova as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de resposta. Os exercícios podem:

- 1 ser feitos à escala real ou ao vivo;
- 2 consistir numa simulação teórica ou num seminário; ou
- 3 ser combinados com outros exercícios, como os de resposta a situações de emergência ou outros promovidos pela autoridade do Estado do porto.

### **19 VERIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS NAVIOS**

*Não há orientações adicionais.*