

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE MÁQUINAS**

**GÉSSICA LYRA SALTORATO**

**ISPS CODE**

**RIO DE JANEIRO**

**2015**

**GÉSSICA LYRA SALTORATO**

**ISPS CODE**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como exigência para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Professor Nélio Fernandes Pereira

RIO DE JANEIRO

2015

**GÉSSICA LYRA SALTORATO**

**ISPS CODE**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como exigência para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: Professor Nélio Fernandes Pereira

---

Assinatura do Orientador

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

Dedico esta monografia aos meus pais Egídio e Vânia e aos meus irmãos, Jefferson e Jaqueline; sem eles não conseguiria alcançar os meus objetivos e sonhos, são a minha base, meu alicerce.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, em primeiro lugar, por me dar força, coragem, sabedoria e paciência em minha trajetória e por ter colocado pessoas especiais em meu caminho como o meu orientador Nélio, o qual me ajudou nessa monografia, e ao meu noivo Felipe Roveri, que com muita paciência, me auxiliou sempre que precisei.

"Talvez não tenha conseguido fazer o melhor, mas lutei para que o melhor fosse feito. Não sou o que deveria ser, mas Graças a Deus, não sou o que era antes."

(Marthin Luther King)

## **RESUMO**

Esta monografia tem por base analisar como o código ISPS influencia na proteção do navio e se há a necessidade de segui-lo. A pesquisa é direcionada exclusivamente para a marinha mercante. O código ISPS foi implantado, a partir de 01 de julho de 2004, para uma maior proteção dos navios e portos, para dificultar uma ação terrorista, por exemplo. Para um melhor entendimento, oficiais de máquina serão entrevistados dando assim uma melhor compreensão do código, de como ele funciona na teoria e na prática. Suas opiniões serão necessárias para uma melhor conclusão, visando até que ponto o código é necessário e se há necessidade de mudanças.

Palavras-chave: ISPS. Marinha Mercante. Segurança.

## **ABSTRACT**

This monograph is based on how to analyze the ISPS code affects the security of the ship and there is a need to follow it. The research is intended solely for the merchant navy. The ISPS Code was implemented from July 01, 2004, for greater protection of ships and ports, to hinder a terrorist action, for example. For a better understanding, machine officers will be interviewed thus giving a better understanding of the code, of how it works in theory and in practice. Your opinions will be needed to a better conclusion, aiming to what extent the code is required and if there is need for change.

Keywords: ISPS. Merchant Shipping. Security.



## ILUSTRAÇÕES

Figura 1	ISPS CODE.....	12
Figura 2	Terrorismo.....	13
Figura 3	Navio Achille Lauro.....	14
Figura 4	Navio USS Cole.....	15
Figura 5	Navio M/V Limburg.....	16
Figura 6	Navio Super Ferry 14.....	16
Figura 7	World Trade Center.....	17
Figura 8	World Trade Center.....	18
Figura 9	ISPS CODE.....	22
Figura 10	ISPS CODE.....	25

## **ABREVIATURAS E SIGLAS**

EUA	Estados Unidos da América
ISPS CODE	International Ship and Port Facility Security
IMO	International Maritime Organization
MSC	Maritime Safety Committee
SOLAS	International Convention for the Safety of life at Sea

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2 TERRORISMO – VISÃO GERAL.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1 O que é terrorismo.....</b>	<b>13</b>
<b>2.2 Fatos históricos.....</b>	<b>13</b>
<b>2.2.1 Atentados a Embarcações.....</b>	<b>13</b>
<b>2.2.2 Ataque terroristas ao Estados Unidos da América.....</b>	<b>17</b>
<b>2.3 Principais ameaças ao setor marítimo.....</b>	<b>18</b>
<b>2.4 Medidas e sistemas de segurança.....</b>	<b>19</b>
<b>2.4.1 Medidas Legais anteriores ao 11 de setembro 2001.....</b>	<b>19</b>
<b>2.4.2 Medidas Legais pós 11 de setembro.....</b>	<b>19</b>
<b>2.4.3 Sistemas de segurança.....</b>	<b>20</b>
<b>3 ISPS CODE.....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Origem do ISPS CODE.....</b>	<b>22</b>
<b>3.2 Quando foi constituído.....</b>	<b>22</b>
<b>3.3 O que é o ISPS CODE.....</b>	<b>23</b>
<b>3.4 Objetivo.....</b>	<b>23</b>
<b>3.5 Aplicabilidade do código.....</b>	<b>23</b>
<b>3.6 Sua constituição.....</b>	<b>23</b>
<b>3.7 Níveis de proteção.....</b>	<b>25</b>
<b>4 PESQUISA DE CAMPO.....</b>	<b>26</b>
<b>4.1 Primeiro entrevistado – Anexo I.....</b>	<b>26</b>
<b>4.2 Segundo entrevistado - Anexo II.....</b>	<b>26</b>

<b>4.3 Terceiro entrevistado - Anexo III.....</b>	<b>26</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>27</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>28</b>
<b>ANEXO I.....</b>	<b>29</b>
<b>ANEXO II.....</b>	<b>32</b>
<b>ANEXO III.....</b>	<b>35</b>



## 1 INTRODUÇÃO

Após os trágicos eventos de 11/09/01, a 22a. sessão da assembleia da IMO, concordou em desenvolver novas medidas relativas a proteção de navios e instalações portuárias. Em dezembro/2002 a 5a. Conferência Diplomática sobre proteção marítima adotou emendas as disposições existentes no SOLAS 74, no qual o capítulo XI-2 aplicam-se a navios e instalações portuárias.

ISPS CODE é um código internacional que visa a segurança e a proteção de navios e instalações portuárias, elaborado pela Organização Marítima Internacional (IMO), pertencente à Organização das Nações Unidas (ONU) e aprovado pelo Governo Brasileiro em forma de lei.

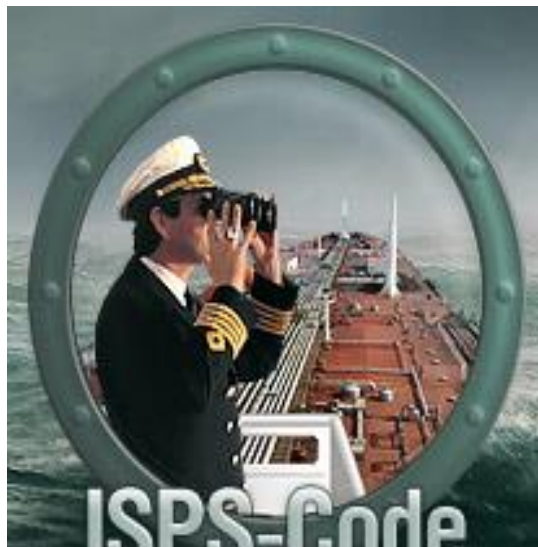


Figura 1

## 2 TERRORISMO – VISÃO GERAL

### 2.1 O que é terrorismo

O uso ilegal da violência contra regimes políticos, crenças, ideologias ou povos tendo como objetivo causar guerras, intimidar e hostilizar a população.

Segundo o dicionário de língua portuguesa Aurélio, terrorismo significa:

1. *Conjunto de atos de violência cometidos por agrupamentos revolucionários.*
2. *Sistema, regime do Terror, em França (1793 – 1794).*
3. *Sistema de governo por meio de terror ou medidas violentas.*



*Figura 2*

### 2.2 Fatos Históricos

#### 2.2.1 Atentados a Embarcações

De acordo com o National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START) 15, houve entre 1970 e 2010, 181 incidentes de terrorismo marítimo. Principais ataques terroristas no mar :

- Navios Achille Lauro em 1985;
- Petro Ranger em 1998;
- Our Lady Mediatrix em 2000;
- USS The Sulivans em 2000;
- USS Cole em 2000; M/V Ocean Silver em 2001;
- M/V Sintel Marine 88 em 2002;
- M/V Limburg em 2002;
- M/V Trimanggada em 2003;

- M/V Penrider em 2003; M/V Dong Yih em 2003 e
- Super Ferry 14 em 2004.

Dentre esses incidentes, quatro casos na história recente chamaram a atenção da comunidade internacional para a emergência do terrorismo marítimo, são eles:

#### Navio Achille Lauro

Achille Lauro Primeiro atentado terrorista no mar de grande repercussão na mídia. Em 07 de outubro de 1985, o Cruzeiro italiano Achille Lauro foi sequestrado por quatro membros da organização terrorista Frente de Libertação da Palestina, no Egito. A exigência dos terroristas era de que 50 palestinos presos em Israel fossem libertados. Após Israel não aceitar esta demanda, os terroristas mataram um passageiro norte-americano. Depois de prolongada negociação com autoridades italianas, egípcias e sírias, os terroristas concordaram em finalizar o sequestro em 09 de outubro daquele ano.



Figura 3

#### Navio USS Cole

USS Cole foi atacado por uma lancha com 02 homens-bombas suicidas da Al Qaeda. Acredita-se que a embarcação estava carregada com, aproximadamente, 500 libras de explosivos C4. Esta carga foi suficiente para abrir uma avaria de 12m



por 12m no costado do navio norte-americano. Neste ataque, 17 membros da tripulação morreram e 39 ficaram feridos. Estima-se que o atentado ao USS Cole tenha custado a Al Qaeda US\$ 50.000 dólares, enquanto o reparo do navio somou as cifras de US\$ 350 milhões de dólares. Este foi o segundo atentado a navios da Marinha dos EUA. O primeiro atentado foi realizado em janeiro daquele ano contra o USS Sullivans, porém a lancha estava muito pesada e afundou antes de colidir com o navio.



Figura 4

#### M/V Limburg

Em 06 de outubro de 2002, o super-petroleiro francês M/V Limburg, carregado com, aproximadamente, 400.000 barris de petróleo bruto, foi atacado por um pequeno bote carregado com explosivos por homens-suicidas da Al Qaeda, próximo ao porto de Mina AL-Dabah, no Iêmen. O impacto da explosão foi suficiente para perfurar o casco duplo do navio. Aproximadamente, 90.000 barris de petróleo foram espalhados pelo Mar da Arábia. Os rumores do incidente foram suficientes para elevarem o preço do petróleo em 1,3% nas primeiras horas após o ataque, assim como o seguro para os navios com destino ao Iêmen triplicaram um dia após o incidente.



Figura 5

### Super Ferry 14

No dia 26 de fevereiro de 2004, a organização Abu Sayyaf Group (ASG) realizou um ataque à bomba no Super Ferry 14, empregando 8 libras de TNT. Este navio do tipo roll on/roll off, com capacidade de até 1747 passageiros, era usado como transporte de passageiros entre Manila e Davao. Após as explosões, 116 passageiros morreram e o navio afundou.



Figura 6

### 2.2.2 Ataque terroristas ao Estados Unidos da América

O maior ataque terrorista ocorreu no dia 11 de setembro de 2001, nas torres do World Trade Center, que resultaram em milhares de mortos e feridos, deixando uma nação inteira fragilizada.

Neste dia quatro aeronaves foram sequestradas por integrantes do grupo islâmico Al-Qaeda. Um deles sofreu uma queda em Shanksville, Pensilvânia, em campo aberto, resultando na morte dos passageiros. Outro avião colidiu contra o quartel general de defesa dos EUA da América, (Pentágono), no condado de Arlington, Virginia. E os outros dois aviões colidiram com as famosas torres gêmeas (World Trade Center), Manhattan New York. Estes ataques tiveram aproximadamente 3.000 mortos.

Com esses ataques os EUA ficaram vulneráveis, e assim aumentaram suas vigilâncias e começaram a considerar de forma urgente as ameaças vindas pelo mar.



Figura 7



Figura 8

### **2.3 Principais ameaças ao setor marítimo**

Transportando este cenário para o mar, surgem algumas possibilidades de ameaças que o setor marítimo pode enfrentar em futuro próximo:

- Navios militares como alvos compensadores (ícones / alta repercussão na mídia);
- Navios, portos e plataformas como alvos econômicos;
- Navios sendo empregados como armas;
- Navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e armas de destruição em massa;
- Sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos.

Navios de guerra podem ser considerados alvos em potencial para organizações terroristas

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de St. Andrew's considera que a probabilidade de um navio ser empregado como arma para atingir um porto é baixa, porém com um alto impacto para a economia caso se concretize. Esta análise fundamenta-se na dificuldade de manobrar navios e da necessidade de se ter um planejamento detalhado das instalações portuárias, a fim de que o navio atinja um local que possa maximizar os danos, como, por exemplo, armazéns com produtos inflamáveis ou depósito de combustíveis.

Navios poderão ser empregados, em similitude com as aeronaves usadas nos ataques do 11 de setembro, como armas para atacar terminais de petróleo e gás, plataformas, portos, outros navios ou espalhando cargas ou substâncias no mar que afetem o meio ambiente e o comércio marítimo. Um pequeno bote, rebocador ou traineira, por exemplo, pode ser preparado com explosivos para uma missão suicida.

## **2.4 Medidas e sistemas de segurança**

### 2.4.1 Medidas Legais anteriores ao 11 de setembro 2001

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (United Nations Conventions on the Law of the Sea - UNCLOS) – 1982;
- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea Convention -SOLAS) – 1974/1988;
- Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation - SUA).

### 2.4.2 Medidas Legais pós 11 de setembro

- SOLAS sofreu reformas em seu texto inicial e recebeu novos suplementos;
- Criação do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS) – 2004.

### 2.4.3 Sistemas de segurança

Atualmente, os principais sistemas de segurança empregados para apoiar as medidas de segurança e vigilância de navios e portos são:

- Automated Notice to Mariners System (ANMS);
- X-Ray and metal detection equipment;
- Container tracking and tracing equipment;
- Long range acoustic device (LRAD) ;
- ShipLoc;
- Secure-Ship; - Unmanned Aerial Vehicle (UAV);
- Automatic Identification System (AIS);
- ANMS: Este sistema provê informações aos navegantes sobre a segurança da navegação (similar ao “aviso aos navegantes”). No que concerne ao terrorismo marítimo e à pirataria, o sistema informa os principais incidentes e áreas de risco à navegação contra possíveis ameaças;
- X-Ray and metal detection equipment: Empregado para verificar o conteúdo de contêineres, principalmente materiais perigosos, como armas NBQR, explosivos e armamentos;
- Container tracking and tracing equipment: Sistema empregado para verificar a localização do contêiner, assim como, informa se o contêiner foi violado, em tempo real;
- Long range acoustic device (LRAD): Equipamento acústico que emite feixe sonoro a uma distância de até 3.000m. Porém, a curtas distâncias, poderá ser empregado como arma não-letal, em face da potência do equipamento;
- ShipLoc: Consiste em um sistema de localização de navios por satélite privativo. Possui sistema de alarme que avisa aos proprietários do navio e autoridades competentes sobre a invasão, ataque, seqüestro, etc, sem poder ser identificado por qualquer pessoa que tenha invadido o navio ou por outros navios na área;

- Secure-Ship: Consiste em uma cerca elétrica, não letal, instalada no costado do navio a fim de evitar que piratas ou terroristas subam a bordo;
- Unmanned Aerial Vehicle (UAV): Veículos aéreos não tripulados que poderão ser empregados para realizar a vigilância de uma determinada área marítima;
- Automatic Identification System (AIS): Este sistema provê informações entre navios, portos, armadores, etc com informações, em tempo real, sobre a identificação do navio, velocidade, posição, detalhes sobre a carga e local de destino. Apesar do sistema contribuir para a segurança no mar como, por exemplo, contra abalroamento, o sistema permite que qualquer indivíduo, de posse de um equipamento AIS, receba todas estas informações, inclusive terroristas e piratas.

### 3 ISPS CODE

#### 3.1 Origem do ISPS CODE

O ISPS CODE surgiu em resposta ao ataque terrorista aos EUA em 11 de setembro de 2001. Com esse ataque os EUA se viram na obrigação de considerar qualquer via (terra, ar ou mar) como ameaça de terrorismo.

O transporte marítimo passou a ser um foco de preocupação e os países membros da IMO, que participaram da 22ª Assembleia realizada naquele mesmo ano, concordaram em desenvolver medidas que protegesse os navios e instalações portuárias de qualquer ataque terrorista.

O MSC, responsável pela segurança e proteção ao transporte marítimo, sugeriu algumas mudanças. O ISPS CODE foi implementado através da SOLAS e todos os países signatários tiveram que implementá-lo.

#### 3.2 Quando foi constituído

Foi dotado em dezembro de 2002 e passou a vigorar a partir de 01 de julho de 2004, na Convenção SOLAS, no capítulo XI-2.

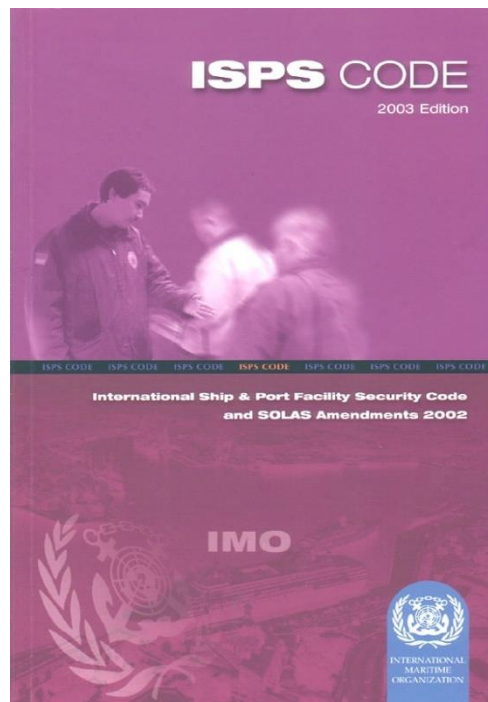


Figura 9



### **3.3 O que é o ISPS CODE**

ISPS CODE é um código internacional de proteção a navios e instalações portuárias com a finalidade de padronizar e tornar rotineiras as ações de proteção a serem tomadas na interação envolvendo navio/porto e navio/navio.

### **3.4 Objetivo**

O objetivo do "ISPS Code" é estabelecer uma cooperação internacional entre governos, organismos governamentais, administradores locais e setores naval e portuário para detectar ameaças à proteção dos navios ou das instalações portuárias utilizadas no comércio internacional. Essas ameaças são de terroristas, pirataria, clandestinos e ladroes.

### **3.5 Aplicabilidade do código**

Aplica-se a:

- navios de passageiros, inclusive os de alta velocidade;
- navios de carga, com tonelage bruta igual ou superior a 500;
- plataformas moveis de perfuração;
- instalações portuárias atendendo a navios engajados em viagens internacionais.

### **3.6 Sua constituição**

O ISPS Code é constituído por um preâmbulo e por duas partes principais:

- Parte A - Obrigatória, intitulada "Medidas Especiais para Melhorar a Segurança Marítima".

- Parte B - Voluntária, que estipula diretrizes para a implantação da parte obrigatória. O preâmbulo contém os antecedentes que levaram à adoção do ISPS Code e menciona que a aplicação do código respeitará os direitos e liberdades fundamentais consagradas nos instrumentos internacionais, particularmente os aplicados aos trabalhadores do setor marítimo e aos refugiados, incluída a Declaração da Organização Internacional do Trabalho relativa aos Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho.

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

A implementação do ISPS Code é de responsabilidade dos governos nacionais membros da IMO e signatários da SOLAS, os quais têm as seguintes responsabilidades:

- Estabelecer os níveis de proteção para os navios e portos;
- Orientar as companhias navais e as instalações portuárias sobre as formas de se protegerem;
- Determinar quando será necessária uma declaração de proteção marítima entre navio-porto ou navio-navio.
- Acordar medidas e responsabilidades sobre proteção marítima de acordo com o estabelecido na parte obrigatória do Código;
- Comunicar informações à IMO, aos representantes do transporte marítimo e às instalações portuárias.

Além das responsabilidades atribuídas aos governos, o ISPS Code sugere procedimentos que devem ser seguidos pelas instalações portuárias, companhias navais e pelos navios.

O Código exige que as instalações portuárias realizem uma avaliação de risco para determinar em que partes elas são mais vulneráveis aos ataques terroristas. Além disso, é necessário que elas determinem se é necessária a designação de um Oficial de Proteção da Instalação Portuária, que é o profissional responsável pela aplicação das normas do ISPS Code na área controlada pelo Porto.

As companhias navais devem fazer a avaliação da proteção dos navios levando em consideração as atividades essenciais desenvolvidas a bordo, pontos fracos e possíveis ameaças; estabelecer e aprovar o plano de proteção dos navios para que estes operem sempre em nível básico de proteção com possibilidade de intensificação das medidas de segurança para operar em níveis mais elevados. Elas deverão ainda designar um Oficial de Proteção da Companhia, o qual será o

responsável pela aplicação e fiscalização das normas do ISPS Code (e de outras normas de segurança estabelecidas em outros instrumentos internacionais) nos navios de propriedade da companhia.

A Parte B é composta por modelos de procedimentos de proteção que devem ser observados para elevar o padrão de segurança para os níveis mais elevados, além de orientações detalhadas sobre como se deve proceder nos casos em que deve haver contato entre navios. Esta parte contém ainda exemplos em relação ao manejo de cargas, utilização de equipamentos de detecção e realização de inspeção visual.

### 3.7 Níveis de proteção

- *Nível 1* de proteção significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.
- *Nível 2* de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção.
- *Nível 3* de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.



Figura 10

## **4 PESQUISA DE CAMPO**

Nesta seção haverá uma pesquisa de campo, onde será analisado de que forma o código ISPS influencia na proteção do navio, tendo como base a experiência de oficiais de máquinas que trabalham embarcados e expondo sua realidade em relação ao tema.

Baseado na vivencia de cada um, será analisado se há falhas existentes, o porquê dessas falhas e se há soluções para tais. As entrevistas estão relacionadas em subitens e apresentadas em anexos.

### **4.1 Primeiro entrevistado – Anexo I**

Nome: Gustavo Serroni de Souza

Escola/ano: EFOMM CIAGA / 2006

Empresa atual/função: Seadrill / Sub Chefe

Histórico profissional: Oficial de Máquinas Aliança, Odfjell drilling e Seadrill drilling

### **4.2 Segundo entrevistado - Anexo II**

Nome: Kátia Waléria Furtado Farias Disliler

Escola/ano: EFOMM CIABA 1999-2002

Empresa atual/função: Norskan Ofshore, Sub Chefe de Máquinas.

Histórico profissional: Transpetro e Norskan

### **4.3 Terceiro entrevistado - Anexo III**

Nome: Dieinielle Moraes de Souza

Escola/ano: 2008/2010

Empresa atual/função: Aliança Navegação e Logística LTDA- Sub Chefe de Máquinas

Histórico profissional: PRATICAGEM-FLUMAR; BRAVANTE e atualmente ALIANÇA

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O principal objetivo desse trabalho de curso é que os treinamentos e exercícios deverão ser feitos pelo menos uma vez a cada três meses ou quando houver uma troca de tripulantes envolvendo uma parte significativa da tripulação. Muitos tripulantes veem os exercícios e treinamentos como tarefas desnecessárias no dia a dia do trabalho.

Para o ISPS, mais do que necessários, os exercícios e treinamentos são fundamentais para a efetividade de qualquer plano de proteção estabelecido

Os exercícios e treinamentos devem servir para melhorar o desempenho de todos na execução dos procedimentos de proteção e analisar a resposta a um possível incidente de proteção.

A reunião de crítica realizada após um exercício ou treinamento, bem como os relatórios pertinentes são fundamentais para que haja o retorno do desempenho de cada um e do grupo e cada um possa refletir sobre sua atuação e dessa forma corrigir ou aprimorar seus procedimentos com o intuito de atuar da melhor forma possível quando ocorrer um incidente de proteção.

Treinar com consciência é uma tarefa de muito valor e que produz ótimos resultados.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. <http://dicionariodoaurelio.com/terrorismo>
2. <http://www.historiadomundo.com.br/idade-contemporanea/11-de-setembro.htm>
3. <http://www.segurancaportuariaemfoco.com.br/2012/01/isps-code.html>
4. Informações retiradas do módulo sobre Terrorismo Marítimo do curso Terrorism Studies da St. Andrew's University.
5. jul/dez 2011 Alexandre Arthur Cavalcanti Simioni 188/192 Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.17 n. 2 p. 1
6. National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START) 15
7. SIMIONI, Arthur C. **Título.** Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.17, n.2 p.1, julho/dezembro 2011.
8. [www.imo.org](http://www.imo.org)

## ANEXO I

### CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

ISPS CODE - Monografia Géssica (APMA-2 de 2015)

#### ENTREVISTA 1

Nome: Gustavo Serroni de Souza

Escola/ano: EFOMM CIAGA / 2006

Empresa atual/função: Seadrill / Sub Chefe

Histórico profissional: Oficial de Maquinas Aliança, Odfjell drilling e Seadrill drilling

1) Qual é o seu entendimento sobre o ISPS Code?

É um código que padroniza a segurança de bordo em relação a ataques terroristas.

2) Nossa nação vive em harmonia com os outros povos. Assim, você julga ser importante seguir as regras estabelecidas no código com austeridade? Por quê?

Sim. Como os navios que estão em nossas águas poderão navegar para outros países que tem algum conflito nações e povos que possam vir a representar algum perigo ao navio e a esta nação futuramente. Já na plataforma, ela é importante devido ao perigo da operação envolvida, já que se tem estrangeiros a bordo e também ter uma empresa estrangeira investidora na exploração do poço, querendo assim esses terroristas gerar algum dano e prejuízo a esta empresa estrangeira.

3) Quais foram às dificuldades que você encontrou em relação à prática desse código?

Primeiramente a sua implementação e mudança de mentalidade do pessoal de bordo; depois o entendimento dela para corretamente segui-la.

- 4) A Organização Marítima Internacional - IMO poderia rever algumas regras visando à eficácia do código? Por exemplo?

A meu ponto de vista e minha realidade de bordo, não vejo por enquanto alguma regra para ser revisada.

- 5) Qual é o entendimento da tripulação sobre o ISPS Code?

Como a bordo de plataforma temos tripulantes não marítimos, o entendimento deles é muito restrito que geralmente somente seguirão instruções do oficial de segurança de bordo. Já os tripulantes com formação marítima possuem certo domínio do assunto, já que todos precisam do devido treinamento para estarem a bordo.

- 6) Como esse assunto é tratado a bordo? Há treinamentos?

Tem cartazes espalhados a bordo por todos lugares informando o grau de segurança a bordo, mostrando o oficial de segurança responsável a bordo e informando os deveres de cada função a bordo. Existe os treinamentos a bordo de acordo com exigência da norma.

- 7) É avaliado o grau de competência do tripulante, em relação ao código, na ocasião do seu embarque?

Somente dos tripulantes marítimos.

- 8) Cite algum fato ocorrido pelo desconhecimento do ISPS Code pela tripulação.

Como a plataforma não vai para o porto, não temos muitas atividades a bordo que possa gerar algum tipo de desconhecimento. Somente durante treinamentos de ISPS que alguns tripulantes não marítimos nos perguntam detalhes do que se trata o código e porque ele é preciso a bordo da plataforma.

- 9) Qual é o entendimento da Empresa sobre o ISPS Code?

Ela leva a serio, exigindo os certificados dos tripulantes, os relatórios de treinamento, fazendo a correta implementação do código a bordo.

- 10) Há exigências da Empresa para o cumprimento desse código?



Sim

11) Em sua opinião, a participação da Empresa é fundamental para satisfazer as regras estabelecidas no código? Por quê?

Sim. Sem a participação da empresa nos dando os devidos recursos e instruções, o código poderá ser seguido erroneamente gerando algum tipo de não conformidade e risco para embarcação.

12) O que você considera importante em uma Empresa ao lidar com o ISPS Code?

Assegurar a segurança de sua tripulação, do navio e da atividade que ela está operando. Mostrar as entidades o seu foco com a segurança para assegurar sua continuidade na atividade.

## ANEXO II

### CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

ISPS CODE - Monografia Géssica (APMA-2 de 2015)

#### ENTREVISTA 2

Nome: Kátia Waléria Furtado Farias Disliler

Escola/ano: EFOMM CIABA 1999-2002

Empresa atual/função: Norskan Ofshore, Sub Chefe de Máquinas

Histórico profissional: Transpetro e Norskan

1) Qual é o seu entendimento sobre o ISPS Code?

É um procedimento de segurança que foi criado logo após o 11 de Setembro de 2001, a fim de se prevenir e se resguardar em caso de ataques terroristas.

2) Nossa nação vive em harmonia com os outros povos. Assim, você julga ser importante seguir as regras estabelecidas no código com austeridade? Por quê?

Sim. Pois assim como nossas embarcações viajam para outros países onde existem esses conflitos, o Brasil é um país que também está propício à todos os tipos de ataque terrorista, visto que não estamos acostumados e nem preparados para tal.

3) Quais foram às dificuldades que você encontrou em relação à prática desse código?

Acho que os brasileiros não levam muito à sério esse código, pelo fato de não se ter muito caso de terrorismo no Brasil. E também pelo fato de que caso haja algum tipo de ataque à bordo de embarcações não temos muito o que fazer, pois é proibido o uso de armas de fogo.

4) A Organização Marítima Internacional - IMO poderia rever algumas regras visando à eficácia do código? Por exemplo?

Acho que deve-se levar à sério quando são realizados os exercícios de clandestino à bordo ou de corpo estranho. Pois em caso de situação real saberíamos pelo menos por onde começar.

5) Qual é o entendimento da tripulação sobre o ISPS Code?

É um entendimento muito básico, exemplo: fazer revistas nas bolsas, solicitar identificação de pessoas estranhas à bordo, etc.

6) Como esse assunto é tratado a bordo? Há treinamentos?

Como disse anteriormente, o brasileiro não leva muito à sério. Acha que nunca pode acontecer e acaba deixando passar despercebido, até que um dia aconteça de verdade.

Geralmente há 1 treinamento por embarque.

7) É avaliado o grau de competência do tripulante, em relação ao código, na ocasião do seu embarque?

Não. É realizado somente o treinamento mensal.

8) Cite algum fato ocorrido pelo desconhecimento do ISPS Code pela tripulação.

Quando há um tripulante que é novo na empresa, às vezes acontece desse tripulante deixar alguém entrar sem identificação.

9) Qual é o entendimento da Empresa sobre o ISPS Code?

Exigem que seja realizado o treinamento mensal e pedem que todos os embarcados sejam instruídos sobre o código ISPS.

10) Há exigências da Empresa para o cumprimento desse código?

Sim, o primeiro de todos é a identificação de todos ao entrar na embarcação. E em alguns casos a inspeção de bagagens.

11) Em sua opinião, a participação da Empresa é fundamental para satisfazer as regras estabelecidas no código? Por quê?

Sim, pois tem certos empregados da empresa que acham que não necessitam de identificação. Porém esse procedimento deve ser seguido por todos, mesmo que seja o Presidente da Empresa.

12)O que você considera importante em uma Empresa ao lidar com o ISPS Code?

Fazer treinamentos e palestras à respeito do risco de ataque terrorista e bombas.

### ANEXO III

#### CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

ISPS CODE - Monografia Géssica (APMA-2 de 2015)

#### ENTREVISTA 3

Nome: Dieinielle Moraes de Souza

Escola/ano: 2008/2010

Empresa atual/função: ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA- SUBCHEFE DE MAQUINAS

Histórico profissional: PRATICAGEM-FLUMAR; BRAVANTE e ALIANÇA.

1) Qual é o seu entendimento sobre o ISPS Code?

É o código que disponibiliza procedimentos e regras para a proteção do navio contra atos terroristas, pirataria entre outros problemas de segurança.

2) Nossa nação vive em harmonia com os outros povos. Assim, você julga ser importante seguir as regras estabelecidas no código com austeridade? Por quê?

Sim, porque até aqui dentro do país sofremos com atos de pirataria. São os roubos que ocorrem com navio fundeado ou em alguns portos. Além disso, os nossos navios devem cumprir e exigir o cumprimento de tais práticas, pois recebemos muitos navios estrangeiros.

3) Quais foram às dificuldades que você encontrou em relação à prática desse código?

A conscientização da tripulação sobre sua importância. Além disso, com tripulação reduzida é muito difícil seguir a risca todas as regras que são impostas.

- 4) A Organização Marítima Internacional - IMO poderia rever algumas regras visando à eficácia do código? Por exemplo?  
Não tenho conhecimento de nenhuma regra que deveria ser modificada.
- 5) Qual é o entendimento da tripulação sobre o ISPS Code?  
A tripulação em sua maioria cumpre-se o que se manda, porém não tem consciência da importância dessas práticas. Para eles são apenas parte da rotina.
- 6) Como esse assunto é tratado a bordo? Há treinamentos?  
Na empresa que eu trabalho são feitos treinamentos contínuos. Os oficiais nesse momento são obrigados a ter o curso de oficial de segurança do navio. No meu caso esse curso foi dado no período de escola.
- 7) É avaliado o grau de competência do tripulante, em relação ao código, na ocasião do seu embarque?  
Não. Pelas certificações apresentadas ele deve ter conhecimento do código. Além disso, a função dos seus oficiais superiores repassar os procedimentos a serem seguidos.
- 8) Cite algum fato ocorrido pelo desconhecimento do ISPS Code pela tripulação.  
Entrada de pessoa desconhecida a bordo sem identificação.
- 9) Qual é o entendimento da Empresa sobre o ISPS Code?  
Para a empresa o isps code é mais um item exigido nos procedimentos de bordo. Há uma pessoa designada para esses assuntos e tais regras são cobradas pela empresa.
- 10) Há exigências da Empresa para o cumprimento desse código?  
Sim.
- 11) Em sua opinião, a participação da Empresa é fundamental para satisfazer as regras estabelecidas no código? Por quê?

Sim. Pois a empresa tem que ter consciência e encontrar soluções para as dificuldades no cumprimento de alguns itens.

12)O que você considera importante em uma Empresa ao lidar com o ISPS Code?

A consciência de a dificuldade em adaptar o código a rotina principalmente da guarnição que o desconhece e sua importância como um todo. Dessa forma a empresa deve ser parceira dos tripulantes disponibilizando cursos e pessoal suficiente.