

LOGOTIPO
Do Porto-AP

Avaliação de Protecção do Porto
[nome do Porto]

VERIFICAÇÃO E APROVAÇÃO

Secção - 0

Edição: 1
Rev.: 0

Data: 00/00/00

Pag. 1 de 1

Verificação	
Por	Data

Aprovação	
Por	Data

Elaborado por / data

???????????? - 00/00/00

LOGOTIPO

Do Porto-AP

Avaliação de Protecção do Porto

[nome do Porto]

ÍNDICE GERAL e MAPA DE REVISÕES

Secção - 00

Edição: 1

Rev.: 0

Data: 00/00/00

Pag. 1 of 2

1. ÍNDICE GERAL

Secção	Título	Revisão	Revisor
0	VERIFICAÇÃO E APROVAÇÃO		
00	ÍNDICE GERAL e MAPA DE REVISÕES E ALTERAÇÕES		
01	SIGLAS E DEFINIÇÕES		
02	INTRODUÇÃO		
03	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DO PORTO		
04	IDENTIFICAÇÃO DE BENS A PROTEGER		
05	IDENTIFICAÇÃO DE AMEAÇAS		
06	IDENTIFICAÇÃO DE CONTRAMEDIDAS E VULNERABILIDADE		
07	AVALIAÇÃO DE RISCO		

Elaborado por / data

???????????? - 00/00/00

CONFIDENCIAL
Quando preenchido

2. MAPA DE REVISÕES

EDIÇÃO N.º _____

ALTERAÇÃO			Revisão N.º	Data	Revisor
Secção	Sub Secção	MOTIVO			
00					
01					
02					
03					
04					
05					
06					
07					
08					
09					
10					
11					
12					

Verificação	Aprovação

LOGOTIPO Do Porto-AP	Avaliação de Protecção do Porto [nome do Porto]			
	SIGLAS E DEFINIÇÕES			
	Secção - 01	Edição: 1	Rev.: 0	Data: 00/00/00

Índice

1.	Siglas e Definições	2
1.1	Siglas	2

Elaborado por / data	
???????????? - 00/00/00	

1. SIGLAS E DEFINIÇÕES

Os termos e abreviaturas utilizados na elaboração na Avaliação de Protecção do Porto estão de acordo com as definições descritas na seguinte legislação:

- Regulamento (CE) N.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 31 de Março de 2004;
- Directiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Outubro de 2005;
- Decreto-Lei n.º226/2006 de 15 de Novembro.

1.1 SIGLAS

Para facilitar a utilização das diversas siglas apresenta-se uma tabela com uma listagem exhaustiva.

SIGLA	SIGNIFICADO
ACPTMP	Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos
AMN	Autoridade Marítima Nacional / MARINHA
ANS	Autoridade Nacional de Saúde
AP	Administrações Portuárias
APP	Autoridade de Protecção do Porto
CCPP	Comissão Consultiva de Protecção do Porto
CCOPP	Centro Coordenador de Operações de Protecção do Porto
CCPTMP	Conselho Consultivo para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos
DGAIEC	Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo
DGAM	Direcção Geral da Autoridade Marítima
GCS	Gabinete Coordenador da Segurança
GNR	Guarda Nacional Republicana

SIGLA	SIGNIFICADO
IP	Instalação P ortuária
IPTM	Instituto P ortuário e dos T ransportes M arítimos
ISSC	I nternational S hip S ecurity C ertificate <i>Certificado Internacional de Protecção do Navio</i>
OPC CSO	Oficial de P rotecção da C ompanhia <i>Company Security Officer</i>
OPIP PFSO	Oficial de P rotecção da I nstalação P ortuária <i>Port Facility Security Officer</i>
OPN SSO	Oficial de P rotecção do N avio <i>Ship Security Officer</i>
OMI	O rganização M arítima I nternacional
OPP	Oficial de P rotecção do P orto
OPN SSO	Oficial de P rotecção do N avio Ship Security Officer
OPRN	O rganização de P rotecção R econhecida para N avios
OPRP	O rganização de P rotecção R econhecida para os P ortos
PM	Polícia M arítima
PJ	Polícia J udiciária
PPIP PFSP	P lano de P rotecção da I nstalação P ortuária <i>Port Facility Security Plan</i>
PPN SSP	P lano de P rotecção do N avio <i>Ship Security Plan</i>
PPP	P lano de P rotecção do P orto
PCPTM	P onto de C ontacto para a P rotecção do T ransporte M arítimo
PCPP	P onto de C ontacto para a P rotecção dos P ortos
PSP	Polícia de S egurança P ública
RSO	O rganização de P rotecção R econhecida <i>Recognized Security Organization</i>

SIGLA	SIGNIFICADO
SAM	Sistema da A utoridade M arítima
SEF	Serviço de E strangeiros e F ronteiras
SI	Segurança I nterna
SIS	Serviço de I nformações de S egurança
UCAT	Unidade de C oordenação A nti- T errorista

LOGOTIPO Do Porto-AP	Avaliação de Protecção do Porto [nome do Porto]				
	INTRODUÇÃO				
	Secção - 02	Edição: 1	Rev.: 0	Data: 00/00/00	Pag. 1 de 2

Índice

1.	Objectivo	2
2.	Metodologia	2

Elaborado por/ data	
???????????????? - 00/00/00	

1. OBJECTIVO

O presente estudo de Avaliação de Protecção tem por finalidade concher e identificar riscos e vulnerabilidades, de forma a estabelecer medidas preventivas e /ou de reacção para as condições de protecção no âmbito do Código ISPS – Código Internacional para a Protecção de Navios e Instalações Portuárias.

Pretende-se fazer uma análise exaustiva da situação no terreno identificando as actuais vulnerabilidades do porto de modo a poder interagir com os navios que a ele recorrem, permitindo-lhes utilizar em pleno todo o seu potencial de protecção em condições de possíveis ameaças.

Para tanto foi efectuada uma visita à Área Portuária, conduzida por [*Incluir identificação da entidade que conduziu a visita : APP ou OPRP, acompanhada ou não pelo OPP*], sendo toda a análise feita com base nas informações recolhidas .

2. METODOLOGIA

No desenvolvimento do presente trabalho teve-se em conta o recomendado no Código ISPS – Parte A 15.5 . Deste modo foram analisados os seguintes elementos :

- Características físicas da Instalação Portuária
- Medidas de Protecção existentes
- Identificação de bens e infra-estruturas que é importante proteger
- Identificação de possíveis ameaças e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à implementação de medidas de protecção a adoptar
- Identificação de contra - medidas a adoptar, mudanças de procedimentos e sua eficácia na redução da vulnerabilidade
- Identificação de Pontos vulneráveis, incluindo factor humano, da Instalação, políticas e procedimentos aplicados .

Por último ir-se-á analisar uma Matriz de Análise de Risco com base na identificação de prováveis cenários de ameaça .

LOGOTIPO Do Porto-AP	Avaliação de Protecção do Porto [nome do Porto]			
	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DO PORTO			
	Secção - 03	Edição: 1	Rev.: 0	Data: 00/00/00

Índice

1.	Localização	2
1.1	Implantação	2
1.2	Enquadramento no Local	2
1.3	Delimitação Física	2
2.	Caracterização Geral do Porto	2
2.1	Instalações portuárias certificadas situadas na Área Portuária	2
2.2	Zonas Portuárias Não Certificadas situadas na Área Portuária	2
2.3	Empresas Externas	2

Elaborado por / data	
?????????????? - 00/00/00	

CONFIDENCIAL
Quando preenchido

1. LOCALIZAÇÃO

1.1 IMPLANTAÇÃO

Inserir uma descrição da situação geográfica do porto que deve incluir :

- ♦ *Limites geográficos*
- ♦ *Área total de implantação incluindo área seca e molhada (Incluir, se possível , uma planta do porto)*
- ♦ *Regime de Marés*

1.2 ENQUADRAMENTO NO LOCAL

Inserir uma descrição da situação geográfica do porto tendo em conta

- ♦ *a localização relativamente à envolvente urbana*
- ♦ *as actividades industriais circundantes*
- ♦ *os acessos*

1.3 DELIMITAÇÃO FÍSICA

Inserir uma descrição da delimitação física do porto referindo, onde aplicável, as características das vedações e os locais/portões de acesso

2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO PORTO

2.1 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS CERTIFICADAS SITUADAS NA ÁREA PORTUÁRIA

Definir e localizar as IPs Certificadas (Terminais de Passageiros, Terminais de Carga, Estaleiros, Marinas, Portos de Pesca, Áreas especializadas)

2.2 ZONAS PORTUÁRIAS NÃO CERTIFICADAS SITUADAS NA ÁREA PORTUÁRIA

Definir e localizar as Zonas não Certificadas da Área Portuária (Terminais de Passageiros e Carga afectos ao tráfego local, Marinas, Portos de Pesca, Zonas ribeirinhas e Áreas de lazer)

2.3 EMPRESAS EXTERNAS

Definir e localizar, se aplicável, as empresas externas que se encontram sediadas, ou que habitualmente laboram, no interior da Área Portuária.

Definir a sua importância para a normal laboração das actividades portuárias .

Índice

1.	Subdivisão do Porto em Zonas	2
1.1	Critérios	2
1.1.1.	Questões a serem consideradas na Subdivisão do Porto em Zonas	3
1.2	Classificação das Zonas	3
2.	Identificação das Características específicas de cada Zona	4
2.1	Acessos	4
2.2	Zonas Interiores, Adjacentes e Envolventes	4
2.3	Identificação e características das Infra - estruturas	4
2.4	Identificação de Sistemas e Equipamentos de Energia Eléctrica, comunicações, protecção e vigilância	4
2.5	Identificação de medidas já implementadas	4
2.5.1.	Meios Humanos	4
2.5.2.	Meios Materiais	4
2.5.3.	Meios Electrónicos	4
2.5.4.	Comunicações	5
2.5.5.	Energia Eléctrica	5
2.5.6.	Iluminação	5
2.5.7.	Controle de Acessos	5
2.6	Empresas Externas	6
2.7	Estrutura de Protecção	6
3.	Anexos	7
3.1	Características físicas da Instalação Portuária	7
3.2	Pessoas, Estruturas, Serviços e Operações a Proteger	8
3.2.1.	Identificação Geral de Pessoas e Serviços	8
3.2.2.	Identificação de Estruturas	8
3.2.3.	Controle de Acessos e Identificação	9
3.2.4.	Protecção Técnica e de Sistemas de Comunicação	9
3.2.5.	Áreas Restritas de Protecção	10
3.2.6.	Protecção da Carga	10
3.2.7.	Medidas de Protecção e Planos de acções de emergência	10

Elaborado por / data

???????????? - 00/00/00

1. SUBDIVISÃO DO PORTO EM ZONAS

Se aconselhável e justificável pode ser feita uma subdivisão da Área Portuária em zonas, em função da probabilidade da ocorrência de incidentes de protecção. As diferentes zonas serão avaliadas em função não apenas do seu perfil de alvo potencial directo, mas também da possibilidade de constituírem ponto de passagem quando o alvo sejam zonas vizinhas.

1.1 CRITÉRIOS

Deste modo podem ser definidos vários tipos de zonas de protecção, tendo em conta os seguintes aspectos :

- *Zonas de interface com movimentação de pessoas – Estações de Passageiros*
 - ◆ *Navios de passageiros SOLAS*
 - ◆ *Embarcações de passageiros de tráfego local*
- *Zonas de interface com movimentação de cargas – Instalações Portuárias ou Terminais*
 - ◆ *Navios de carga convencional SOLAS*
 - ◆ *Navios de cargas perigosas SOLAS*
 - ◆ *Embarcações de carga de tráfego local*
- *Zonas de passagem de pessoas ou mercadorias de ou para transporte nos Navios - Zonas periféricas / envolventes das zonas de interface*
- *Zonas de Estaleiros*
- *Zonas de interface com embarcações de recreio;*
- *Zonas de interface com embarcações de pesca;*
- *Zonas Limpas – Zonas adjacentes ao porto que, pelas suas características, não estão incluídas em nenhuma zona anterior, sem interferência no normal funcionamento do porto*

Para cada zona devem ainda ser considerados os seguintes aspectos:

- *Áreas de armazenamento de combustíveis*
 - *Manuseamento de carga e bagagem*
 - *Ajudas à Navegação*
 - *Instalações críticas – Entendendo-se como tal instalações que, se inoperativas ou danificadas, podem por em risco as operações do porto ou um navio.*
 - *Instalações Portuárias já Certificadas de acordo com o Regulamento*
 - *Identificação de problemas decorrentes do inter-face com navios que escalem o porto*
 - *Identificação de problemas decorrentes da natureza carga a movimentar*
 - *Zona como alvo potencial directo*
-

- *Zona como ponto de passagem para alvos em zonas vizinhas*
- *Acessos por terra e mar*

1.1.1. QUESTÕES A SEREM CONSIDERADAS NA SUBDIVISÃO DO PORTO EM ZONAS

Ao efectuar a subdivisão do porto em zonas de protecção, deve ser considerado o objectivo de cada zona, e ter em atenção :

- *As características físicas do porto*
- *As características operacionais do porto*
- *Os pontos de vista de :*
 - ♦ *Concessionários*
 - ♦ *Operador(es) – Empresas de estiva e operadores portuários*
 - ♦ *Empresas sediadas na área portuária*

1.2 CLASSIFICAÇÃO DAS ZONAS

As diversas zonas poderão ser classificadas quanto à probabilidade de ocorrência de incidentes de protecção e do impacto que provocaria , assim poderão ser agregadas da seguinte forma:

Probabilidade \ Impacto	Nula	Pouca	Média	Alta
Insignificante				
Pequeno				
Médio				
Grande				

As diversas áreas do porto deverão ser distribuídas de acordo com esta classificação preenchendo a tabela.

Área Portuária	Verde	Amarela	Laranja	Vermelha

2. IDENTIFICAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE CADA ZONA

Para cada zona deverão ser abordadas as seguintes questões

2.1 ACESSOS

- a. *Via Marítima – Barras e Canais*
- b. *Via Terrestre – Estradas e Ferrovias*

2.2 ZONAS INTERIORES, ADJACENTES E ENVOLVENTES

- .a *Fundeadouros interiores*
- .b *Áreas de Operação Portuária ao Largo*
- .c *Calas, Canais e águas de acesso às Instalações Portuárias*
- .d *Docas para estacionamento e reparação de embarcações de pesca e recreio*
- .e *Cais e área molhada para estacionamento de equipamentos e embarcações da Administração Portuária*

2.3 IDENTIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DAS INFRA - ESTRUTURAS

Instalações, terminais, zonas de armazenamento (interiores e exteriores) e equipamentos de movimentação de cargas

2.4 IDENTIFICAÇÃO DE SISTEMAS E EQUIPAMENTOS DE ENERGIA ELÉCTRICA, COMUNICAÇÕES, PROTECÇÃO E VIGILÂNCIA

- .1 *Sistemas de Gestão de tráfego de navios no porto e ajudas à navegação*
- .2 *Sistemas como a rede de electricidade, rádio e telecomunicações, e redes informáticas*
- .3 *Centrais eléctricas, condutas de transferência de carga, e abastecimento de combustível e aguada*
- .4 *Pontes, vias férreas e estradas*
- .5 *Embarcações de serviço do porto (barcos de pilotos, rebocadores, barças, etc.)*
- .6 *Equipamentos e sistemas de protecção e vigilância*

2.5 IDENTIFICAÇÃO DE MEDIDAS JÁ IMPLEMENTADAS

2.5.1. MEIOS HUMANOS

Descrição dos meios humanos já existentes (se aplicável) e o modo como são por eles cumpridas as funções de protecção no que respeita a controle de acessos, rondas e respectivos locais, rondas a vedações, etc .

2.5.2. MEIOS MATERIAIS

Referir os meios materiais existentes e a sua localização, como por exemplo vedações e respectivos portões, construções e muros, se for o caso.

2.5.3. MEIOS ELECTRÓNICOS

Se aplicável, discriminar os meios electrónicos existentes no porto tais como :

- ♦ *Circuitos fechados de televisão – CCTV com indicação da quantidade e localização das câmaras, monitores e gravadores*
 - ♦ *Alarmes de intrusão: quantidade e localização*
-

- ♦ *Detectores de metais e substâncias perigosas*

2.5.4. COMUNICAÇÕES

Discriminar o tipo de equipamentos de comunicações existente (telefone fixo e móvel, intercomunicador portátil (walkie-talkie), intercomunicador com altifalante (public adress).

Referir a existência de Lista de Contactos de Emergência e sua localização (portaria, OPP, etc.) .

Se existir Portaria tem sempre contacto directo com o exterior do porto

2.5.5. ENERGIA ELÉCTRICA

Discriminar as fontes de alimentação de energia eléctrica (pública, gerador de emergência, baterias, etc.)

2.5.6. ILUMINAÇÃO

Fazer uma descrição exaustiva das condições de iluminação nos armazéns e terraplenos, localização das fontes de iluminação, condições de abertura e fecho da iluminação (automático ou manual) .

2.5.7. CONTROLE DE ACESSOS

Descrever as medidas em vigor no que respeita ao controle de acessos, tendo em conta os seguintes aspectos :

2.5.7.1 Controle de Pessoas

Identificar o Local e o responsável pelo controle

- ♦ *Pessoal Efectivo do Terminal*

Descrever o modo como é feito o controle (visual, cartão magnético, etc.)

- ♦ *Tripulantess*

Descrever o modo como é feito o controle (Lista de Tripulação, Passe dos SEF, fornecimento pelo porto de Cartão de Identificação, etc.)

Identificar algumas medidas em vigor para facilitar a ida dos tripulantes a terra.

- ♦ *Passageiros*

Descrever as diversas Autoridades porque passa o controle (SEF, PM, Alfândega, etc.)

Verificar se o fluxo de entrada se confunde com o fluxo de saída

- ♦ *Visitantes*

Descrever o modo como é feito o controle (Passe dos SEF, fornecimento pelo porto de Cartão de Identificação, etc.).

- ♦ *Fornecedores*

Descrever o modo como é feito o controle (Visual, Passe dos SEF, fornecimento pelo porto de Cartão de Identificação, etc.).

- ♦ *Camionistas*

Descrever o modo como é feito o controle (Visual, Passe dos SEF,

fornecimento pelo porto de Cartão de Identificação, etc.).

- ♦ *Autoridades Marítimas/Portuárias e Pilotos da Barra*

Descrever o modo como é feito o controle

2.5.7.2 Controle de Veículos

Descrever o modo, o local e os responsáveis pelo controle de entrada/saída de veículos, e respectivos locais de estacionamento, nomeadamente :

- *Veículos de Carga*
- *Veículos de Visitantes*
- *Veículos de Fornecedores*
- *Veículos de Autoridades*

2.5.7.3 Controle de Bagagem e Provisões para Navios

Descrever o modo, o local e os responsáveis por este controle. Dever-se-á ter em conta nomeadamente

- *Bagagem Acompanhada*
- *Bagagem Não Acompanhada*
- *Provisões para Navios*

e ainda a existência de medidas para evitar roubos e para introdução na Área Portuária de artefactos que possam ser causadores de ameaças, tais como

- *Raios X*
- *Detectores de Metais*
- *Buscas Físicas*

2.6 EMPRESAS EXTERNAS

Caracterizar Empresas Externas sediadas dentro da Área Portuária, e descrever como é feito o controle de acessos a essas Empresas, bem como os responsáveis por esse mesmo controle, em tudo o que lhe diga respeito.

2.7 ESTRUTURA DE PROTECÇÃO

*Definir a estrutura de protecção instituída, em termos de Organograma de funções
Identificar o(s) Oficial (ais) de Protecção do Porto*

3. ANEXOS

Para uma melhor identificação dos bens a proteger no Porto poderão ser utilizadas as lista de verificações que seguem:

3.1 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA		
ITEM	SIM	NÃO
O Porto tem planos ou desenhos donde constem os pontos de acesso, áreas de trabalho, de armazenamento e carregamento devidamente marcadas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estão definidas as áreas secas e molhadas ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
As áreas referidas têm em conta o movimento das marés ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A Localização do porto inclui : <ul style="list-style-type: none"> ◆ Enquadramento no local ◆ Características dos acessos ◆ Zonas Adjacentes ◆ Possibilidade de acesso a partir das Zonas Adjacentes ◆ Empreendimentos e serviços instalados nessas zonas 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Está contemplada a natureza e características das Infra estruturas , incluindo edifícios e viaturas ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Existe inventário e Plano de Manutenção dos equipamentos de comunicação fixos e móveis instalados ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Há equipamentos que possam ser utilizados para garantir comunicações com os navios que visitam o porto ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Existe inventário e Plano de Manutenção dos equipamentos de segurança (vigilância e alarme) fixos e móveis instalados ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estão identificados perímetros vedados?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estão identificados perímetros não vedados ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O tipo da vedação é de modelo aprovado pelas Autoridades?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A vedação é comum a outras zonas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.2 PESSOAS, ESTRUTURAS, SERVIÇOS E OPERAÇÕES A PROTEGER

Identificação Geral de Pessoas e Serviços

Identificação de estruturas

Controle de Acessos e Identificação

Protecção Técnica de Sistemas de comunicação

Áreas restritas de protecção

Protecção da Carga

Medidas de protecção e planos de acções de emergência

OBJECTIVOS:

**IDENTIFICAR E
PROTEGER PESSOAS E
OPERAÇÕES SUJEITAS A
INCIDENTES DE
PROTECÇÃO**

3.2.1. IDENTIFICAÇÃO GERAL DE PESSOAS E SERVIÇOS

Pessoal do porto	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>	Carga e Operações de carga	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
Visitantes	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>	Fornecedores de Navios	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
Pessoal para reparações	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>	Sistemas de Comunicações	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
Tripulações dos Navios	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>	Equipamento de Protecção	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
Passageiros	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>	Reacção de Emergência	Sim <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>

3.2.2. IDENTIFICAÇÃO DE ESTRUTURAS

Os acessos ao porto são todos iluminados ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
As Áreas restritas, críticas e vulneráveis são iluminadas ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
As vedações / barreiras do porto são suficientemente iluminados ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
O porto tem iluminação de emergência em caso de falha de energia ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
O teste da iluminação de emergência é efectuado e registado ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
É registada a hora de acender e apagar as luzes ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Quem é o responsável por acender e apagar as luzes :			
Observações :			

3.2.3. CONTROLE DE ACESSOS E IDENTIFICAÇÃO

Há no porto sistema mestrado de fechaduras ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Que compartimentos fazem parte do sistema mestrado ?			
Quem tem chave mestra? :			
Quem é o responsável pela distribuição das chaves ? :			
Como é controlada a segurança dos portões de entrada do porto ? E da Portaria ?			
Os armazéns e respectivos portões, quando não estão a ser usados estão permanentemente fechados e trancados ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
O acesso a Oficinas e local de estacionamento de máquinas está fechado ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Os portões estão protegidos contra intrusões quando não estão a ser usados ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Os cabos e as amarras dos navios estão protegidos contra ameaças?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Está estabelecido guarda de segurança na portaria ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Quais são os procedimentos para o guarda de segurança ?			
É registada a entrada de todo o pessoal próprio no porto ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Os visitantes são acompanhados quando necessário ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Há processos para controlar o movimento das pessoas?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Estão identificadas as pessoas com acesso às áreas restritas ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	N A <input type="checkbox"/>
Observações :			

3.2.4. PROTECÇÃO TÉCNICA E DE SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

Quais os alarmes de protecção usados no porto (p.ex. Alarme Geral, etc.) ? :			
Os sistemas internos de comunicações usados na Instalação Portuária (p.ex. Walkie-Talkies, altifalantes, VHF's portáteis , telefone interno) ?			
Quais os sistema de comunicação terra / bordo usados?:			
Qual é o sistema de Computadores e Redes usado e como é que eles são protegidos ?			
Quais são os sistemas técnicos de protecção usados (e.g. câmaras, detectores, etc. ?:			
Os sistemas técnicos e de comunicação trabalham e são controlados regularmente ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
Observações :			

3.2.5. ÁREAS RESTRITAS DE PROTECÇÃO

Quais são as áreas restritas de protecção no porto (p.ex : Armazéns, Oficinas e local de estacionamento de máquinas, Sala do Ar Condicionado, Casas da balança e portaria, Gabinete do Oficial de Protecção do Porto (OPP) . etc.) ?

Quais são as áreas restritas de protecção controladas ?:

O controle é documentado ?

Quais são as áreas do porto não usadas normalmente ?

Como é feita o controle dessas áreas?

Localização de todas as áreas restritas de protecção, áreas não usadas normalmente, e pontos de acesso à Instalação :

Observações :

3.2.6. PROTECÇÃO DA CARGA

Há processos para controlo de identificação e movimentação de cargas?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

Há capacidade para a detecção de armas, substâncias perigosas ou dispositivos perigosos ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

Que tipo de carga perigosa é habitualmente manuseada na Instalação Portuária ? :

Que outro tipo de carga é habitualmente manuseada na Instalação Portuária que possa constituir uma ameaça de protecção?

Onde é que são armazenadas as cargas acima referidas (armazéns, etc.) ? :

As cargas acima mencionadas são acessíveis de fora da Instalação? Como?:

Observações :

3.2.7. MEDIDAS DE PROTECÇÃO E PLANOS DE ACÇÕES DE EMERGÊNCIA

Que medidas de protecção anti - terrorismo estão implementadas no interior do porto nas áreas de alto risco ? :

Que medidas de prevenção contra contrabando de droga estão implementadas no porto?

Que outras medidas de protecção estão implementadas no porto nas áreas de alto risco ?

Há métodos de busca física?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

Estão organizadas rondas regulares ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
--------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

Que planos de reacção de emergência, respeitante a protecção da Instalação Portuária, estão implementados na Instalação Portuária?

Há acordos locais com companhia privadas de protecção tendo em vista a protecção da Instalação ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

Há técnicas e estratégias para lidar e conter multidões ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

3.2.7. MEDIDAS DE PROTECÇÃO E PLANOS DE ACÇÕES DE EMERGÊNCIA

Há planeamento para reagir a contingências e emergências?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>
Lista de contactos de rotina e emergências à mão e actualizados ?	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	NA <input type="checkbox"/>

Observações :

LOGOTIPO Do Porto-AP	Avaliação de Protecção do Porto [nome do Porto]			
	IDENTIFICAÇÃO DE AMEAÇAS			
	Secção - 05	Edição: 1	Rev.: 0	Data: 00/00/00

Índice

1.	Identificação de motivos de Ameaça	2
1.1	Motivos Políticos	2
1.2	Motivos Simbólicos	2
1.3	Motivos Económicos	3
1.3.1.	Angariação de fundos	3
1.3.2.	Prejuízos para a Comunidade / Indústria	3
1.3.3.	Prejuízos para os Concessionários	3
1.4	Motivos Geradores de Pânico	3
2.	Identificação de Ameaças	4

Elaborado por / data	
?????????????? - 00/00/00	

CONFIDENCIAL
Quando preenchido

1. IDENTIFICAÇÃO DE MOTIVOS DE AMEAÇA

A identificação dos motivos de ameaça tem por objective definir e prevenir prováveis causas e identificar as probabilidades da sua ocorrência. Considerem-se os seguintes:

As tabelas deste capítulo deverão ser preenchidas de acordo com a especificidade do porto.

1.1 MOTIVOS POLÍTICOS

MOTIVO	FACTORES DE RISCO			OBS
	Não Provável	Provável	Muito Provável	
Existem razões políticas (religiosas, étnicas, nacionalistas, etc.) relacionadas com o porto ou com os navios que o escalam regularmente ou não (carga, passageiros) ?				
Os Navios que o escalam normalmente provêm de áreas com instabilidade política ?				
Outros				
OBS				

1.2 MOTIVOS SIMBÓLICOS

MOTIVO	FACTORES DE RISCO			OBS
	Não Provável	Provável	Muito Provável	
O porto pode ser usado como meio para causar dano a áreas ambientais (Turismo, etc) ?				
O porto representa um valor simbólico? Há Manuseamento de carga especial (armamento, equipamento indústria pesada)?				
O perfil ou evidência do porto e respectiva Área Portuária é motivo para actos fora da lei ?				
OBS				

1.3 MOTIVOS ECONÓMICOS

MOTIVO	FACTORES DE RISCO			OBS
	Não Provável	Provável	Muito Provável	
1.3.1. ANGARIAÇÃO DE FUNDOS				
No porto manuseia - se carga especial (grande valor económico, disponibilidade restrita, etc.)				
É provável que actos terroristas aconteçam no interior da Área portuária?				
É provável que os trabalhadores da Área portuária tomem parte ou abracem ideologias terroristas ?				
1.3.2. PREJUÍZOS PARA A COMUNIDADE / INDÚSTRIA				
Um acto terrorista contra a Área Portuária pode causar dano ao estado ou indústria ?				
O porto , a Área portuária e respectivas instalações são críticos para a sociedade ?				
1.3.3. PREJUÍZOS PARA OS CONCESSIONÁRIOS				
O porto ou a carga representam ganhos críticos para os Concessionários ?				
Os Concessionários têm inimigos que sejam capazes de cometer actos terroristas ?				
OBS				

1.4 MOTIVOS GERADORES DE PÂNICO

MOTIVO	FACTORES DE RISCO			OBS
	Não Provável	Provável	Muito Provável	
O porto e a Área portuária pode ser usados para provocar consequências e através delas criar pânico na sociedade?				

OBS

2. IDENTIFICAÇÃO DE RISCOS

Com base na Identificação dos Motivos de Ameaça considerados, deverão identificar-se os actos susceptíveis de ameaçar a protecção dos bens e das infra – estruturas, bem como do modo de os perpetrar.

Pretende-se estudar a vulnerabilidade do porto e, ao mesmo tempo, definir requisitos para a sua protecção, de modo a conseguir planear respostas e, se for o caso, providenciar recursos, que tornem menos vulnerável o porto.

Na elaboração deste estudo devem ser determinados:

- Os aspectos específicos do porto ou das suas Zonas, incluindo o tráfego que o utiliza e que o podem converter em alvo de ataque
- As consequências prováveis de um ataque à Área do porto, ou de alguma das suas zonas, em termos de perda de vidas, danos patrimoniais ou perturbação das actividades económicas
- A capacidade e os intentos das pessoas susceptíveis de organizar tal ataque
- O tipo ou tipos de ataque possíveis

com base nos quais se elaborará uma avaliação global de risco contra o qual têm de ser estabelecidas medidas de protecção apropriadas, considerando ameaças possíveis, como por exemplo:

- Danificação ou destruição da instalação portuária ou de um navio, seja por engenhos explosivos, fogo posto, sabotagem ou vandalismo
 - Desvio ou captura de um navio ou de pessoas a bordo
 - Manipulação ilícita de carga, dos equipamentos ou sistemas essenciais ou das provisões para um navio
 - Acesso ou utilização não autorizados, incluindo a presença de passageiros clandestinos
 - Contrabando de armas ou equipamento, incluindo armas de destruição maciça
 - Utilização de um navio para transportar pessoas que pretendem provocar um incidente de segurança, e seu equipamento
 - Utilização de um navio como arma ou como meio de causar danos ou destruição
 - Bloqueio da Instalação Portuária
 - Ataque nuclear, biológico ou químico
-

LOGOTIPO Do Porto-AP	Avaliação de Protecção do Porto [nome do Porto]			
	IDENTIFICAÇÃO DE CONTRAMEDIDAS E VULNERABILIDADE			
	Secção - 06	Edição: 1	Rev.: 0	Data: 00/00/00

Índice

1.	Identificação de Contramedidas	2
1.1	Identificação de Operações e Áreas Chave da Área Portuária	2
1.1.1.	Operações Relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	2
1.1.1.1	Controle de Acessos – Pessoal, Passageiros, Visitantes, etc.	3
1.1.1.2	Áreas Restritas/ Críticas da Área Portuária	3
1.1.1.3	Movimentação de Passageiros	4
1.1.1.4	Manuseamento de Carga	5
1.1.1.5	Manuseamento de Abastecimentos para Navios	5
1.1.1.6	Monitorização da Protecção	6
2.	Identificação de Vulnerabilidades	7

Elaborado por / data	
???????????????? - 00/00/00	

CONFIDENCIAL
 Quando preenchido

1. IDENTIFICAÇÃO DE CONTRAMEDIDAS

A identificação, selecção e hierarquização por ordem de prioridades das contramedidas e mudanças de procedimento, destinam-se a garantir que são propostas e utilizadas as medidas consideradas mais eficazes para reduzir a vulnerabilidade do porto.

As medidas de protecção deverão ser seleccionadas com base em factores como por exemplo a sua eficácia para reduzir a probabilidade de um ataque e devem ser avaliadas com base em informações que incluam:

- Vistorias, inspecções e auditorias de segurança (safety)
- Consultas aos diversos concessionários
- Consultas aos proprietários das estruturas adjacentes
- Historial de incidentes de protecção anteriores
- Tipo de operações a realizar na Área Portuária

Nesta perspectiva há que identificar as Operações e Áreas / Chave da Área Portuária e respectivas zonas, assim como os pontos vulneráveis, de modo a que as contramedidas possam incidir com mais objectividade nas ameaças definidas.

As contramedidas propostas terão que ter em consideração as medidas de protecção já existentes no local pelo que, para uma melhor análise, se recomenda a elaboração das Listas de Verificação que seguem nos próximos pontos. Elas constituem um exemplo do exposto, sendo que as Operações e Áreas / Chave poderão variar de acordo com as características dos portos, das zonas e, até mesmo, das Instalações Portuárias e Terminais existentes no interior da Área considerada.

1.1 IDENTIFICAÇÃO DE OPERAÇÕES E ÁREAS CHAVE DA ÁREA PORTUÁRIA

Além de ter de ser preenchidas as tabelas, estas deverão ser completadas e actualizadas de acordo com a especificidade do porto.

1.1.1. OPERAÇÕES RELACIONADAS COM SISTEMAS, ÁREAS E PESSOAL	
Controle de Acessos – Pessoal, Passageiros, Visitantes, Fornecedores, etc.	<p>OBJECTIVOS:</p> <p>IDENTIFICAR E PROTEGER OPERAÇÕES RELACIONADAS COM SISTEMAS, ÁREAS E PESSOAL</p>
Áreas Restritas/ Críticas da Área Portuária	
Movimentação de Passageiros	
Manuseamento de Carga	
Manuseamento de Abastecimentos para Navios	

Monitorização da Protecção

1.1.1.1 Controlo de Acessos – Pessoal, Passageiros, Visitantes, etc.

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
Portaria					
Portaria de camiões					
Portas e portões de acesso					
Acesso pelos navios					
Acesso pelo lado mar					
Equipamentos e bagagem trazida para a Área Portuária					
Bagagem não acompanhada encontrada na Área Portuária					
Busca física					
Raios X					
Detectores de metais					

1.1.1.2 Áreas Restritas/ Críticas da Área Portuária

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
Portaria, incluindo compartimento para buscas individuais					
Casa da Balança					

1.1.1.2 Áreas Restritas/ Críticas da Área Portuária

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
Armazéns					
Salas de Controle de Operações de Carga					
Ventilação e sistema de Ar condicionado					
Locais c/ acesso a depósitos de água doce, bombas encanamentos					
Oficinas e parques de máquinas					
Edifício Administrativos					
Vedações (redes, muros, etc.)					
Parques de viaturas					
Postos de Transformação					
Depósitos de combustível					

1.1.1.3 Movimentação de Passageiros

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
Processo de Identificação					
Fluxos de entrada e saída					
Manuseamento / Inspeção de Bagagem acompanhada					

1.1.1.3 Movimentação de Passageiros

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
	Alta <input checked="" type="checkbox"/>				
Manuseamento / Inspeção de Bagagem não acompanhada					
Espaços/Armazéns de bagagem					

1.1.1.4 Manuseamento de Carga

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
	Alta <input checked="" type="checkbox"/>				
Meios de movimentação de carga (Empilhadores, Pórticos, Gruas, etc)					
Pontos de acesso à carga					
Armazéns de carga, incluindo pontos de acesso					
Armazéns com substâncias / Cargas perigosas					
Armazéns com Equipamento e Material Operacional de estiva					

1.1.1.5 Manuseamento de Abastecimentos para Navios

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
	Alta <input checked="" type="checkbox"/>				
Áreas e acessos para fornecimento de bancas a navios					

1.1.1.5 Manuseamento de Abastecimentos para Navios

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
Áreas e acessos para abastecimento do navio					
Veículos de transporte para abastecimento do navio					
Volumes para abastecimento ao navio					

1.1.1.6 Monitorização da Protecção

Operações relacionadas com Sistemas, Áreas e Pessoal	Criticalidade	Medidas de Protecção no Local		Medidas de Protecção Propostas para o Local	Obs
	Baixa <input checked="" type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Não		
Vigilantes					
Rondas e Patrulhas					
Iluminação					
Meios electrónicos de Vigilância					
Informação Automática de Detecção de Intrusão					
Meios de Comunicação					
Centro de coordenação de comunicações e protecção					
Fontes alternativas de energia (Geradores de emergência, baterias, etc.)					
Registos, Controle e Arquivo					

2. IDENTIFICAÇÃO DE VULNERABILIDADES

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 protecção pode servir para definir as opções para eliminar ou atenuar esses pontos vulneráveis. Por exemplo, uma análise poderá revelar pontos vulneráveis nos sistemas de protecção ou numa infra-estrutura 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,

Na identificação dos pontos vulneráveis deverão ser considerados os seguintes aspectos:

- .1 O acesso por mar(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 protecção existentes, incluindo os sistemas de identificação,*
- .4 As medidas e procedimentos de protecção 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 o desencadear,*
- .7 Os acordos existentes com empresas de protecção privadas que prestem serviços de protecção 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 protecção,*
- .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 protecção, da aplicação de medidas de controlo, de auditorias, etc.*

Com as tabelas do ponto anterior preenchidas e os aspectos em cima descritos deverão ser identificadas as zonas, áreas e pontos vulneráveis do porto.

LOGOTIPO

Do Porto-AP

Avaliação de Protecção do Porto

[nome do Porto]

AVALIAÇÃO DE RISCO

Secção - 07

Edição: 1

Rev.: 0

Data: 00/00/00

Pag. 1 de 8

Índice

1.	Metodologia	2
2.	Análise	3
2.1	Avaliação de Critério	4
2.2	Avaliação de Ameaça e Selecção do Cenário	4
2.3	Avaliação de consequências e vulnerabilidade	5
2.3.1.	Tipos de Consequências	5
2.3.2.	Grau de Consequências	5
2.3.3.	Categorias de Vulnerabilidade	5
2.3.4.	Graus de vulnerabilidade	6
2.4	Estudo das Combinações do Ameaça/Alvo	6
2.4.1.	Matriz de Consequência e Vulnerabilidade	6
2.5	Determinação de Estratégias de Contenção	7
2.5.1.	Ficha de Estudo	8

Elaborado por / data

???????????????? - 00/00/00

CONFIDENCIAL
Quando preenchido

1. METODOLOGIA

Sendo a Avaliação de Risco de um porto parte integrante do processo de desenvolvimento do Plano de Protecção do Porto, todas as identificações efectuadas nas Secções anteriores , incluindo as contra medidas propostas, constituem importantes elementos para a sua elaboração.

A Avaliação de Risco trata-se de um processo sistemático e analítico que permite considerar o grau de probabilidade que uma quebra de protecção tem de colocar em perigo um porto, identificando ao mesmo tempo as acções necessárias para reduzir a vulnerabilidade .

Deste modo deve o Avaliador tirar partido das informações resultantes do capítulo anterior, bem como procurar informações junto da comunidade portuária, de modo a ter uma noção tão real quanto possível das necessidades de protecção desse porto, bem como do seu historial em questões de quebras / incidentes de protecção .

Importa ainda esclarecer alguns termos que vão ser usados, tais como :

- *Risco – Probabilidade de um incidente de protecção ocorrer em cada cenário de ameaça e em cada nível de protecção*
 - *Vulnerabilidade – Grau de exposição de um alvo potencial relativamente à ameaça*
 - *Impacto – Choque provocado no Porto e / ou População*
 - *Avaliação de critério – Processo que identifica e avalia os bens e infra estruturas de um porto, e o seu significado para a comunidade portuária enquanto alvo*
 - *Avaliação da Ameaça – Processo que avalia a probabilidade de ocorrer um ataque a determinado alvo*
 - *Avaliação de Consequências – Processo que analisa o impacto e os estragos de um ataque*
 - *Avaliação da vulnerabilidade – Processo que avalia o Grau de exposição de um alvo potencial relativamente à ameaça*
-

2. ANÁLISE

Importante para tomar decisões com base no risco, este processo requer as seguintes Avaliações :

1. Avaliação de Critério – Procedimento para identificar as principais actividades e operações do porto
 2. Avaliação de Ameaças – Procedimento para definir cenários tendo em conta as ameaças e o tipo de ataque possíveis
 3. Avaliação de vulnerabilidade e consequências – Procedimento para avaliar , tendo em conta o alvo e a ameaça escolhida, a vulnerabilidade do alvo e o impacto (consequências) da acção
 4. Estudo das combinações ameaça / alvo – Procedimento complementar do anterior, leva-nos à elaboração duma MATRIZ de ANÁLISE de RISCO e AMEAÇA (TRAM), donde resultará a determinação dos cenários que, em função do Nível de Protecção considerado, terão estratégias de contenção identificadas
 5. Determinação das estratégias de contenção – Procedimento onde se recomenda e estabelem as contra-medidas para detectar, conter e/ou reduzir as consequências de qualquer potencial ameaça de protecção que possa ocorrer
-

2.1 AVALIAÇÃO DE CRITÉRIO

Esta avaliação ajudará a identificar as principais actividades e as operações mais importantes para o porto, permitindo seleccionar os alvos mais importantes.

A tabela que se segue permite desenvolver uma Avaliação Crítica desses alvos

Alvo	Actividade	Efeitos na Destruição do Alvo	Capacidade de Recuperação	Crítérios (Graus)
<i>Identificação do alvo em avaliação</i>	<i>Identificação da actividade desenvolvida</i>	<i>Considerar :</i> <ul style="list-style-type: none"> ♦ <i>Perda de Vidas</i> ♦ <i>Impacto Económico</i> ♦ <i>Impacto Ambiental</i> ♦ <i>Segurança Pública</i> ♦ <i>Efeitos Psicológicos</i> 	<i>Considerar :</i> <ul style="list-style-type: none"> ♦ <i>Excelente</i> ♦ <i>Boa</i> ♦ <i>Fraca</i> ♦ <i>Deficiente</i> ♦ <i>Nenhuma</i> 	<i>Considerar:</i> <ul style="list-style-type: none"> ♦ <i>Crítico</i> ♦ <i>Moderado</i> ♦ <i>Marginal</i>

considerando :

Grau Crítico : Alvos que constituem o suporte das actividades do porto ou da Zona impeditivos do exercício de qualquer actividade. São difíceis de recuperar em tempo útil.

Grau Moderado : Alvos que servem de apoio, afectando uma ou duas áreas de actividade. Têm razoável capacidade de recuperação em tempo útil.

Grau Marginal : Alvos que não sejam suportes de qualquer actividade importante, com efeitos de consequências mínimas e facilmente recuperáveis ou substituíveis

2.2 AVALIAÇÃO DE AMEAÇA E SELECÇÃO DO CENÁRIO

Entende-se como cenário de ataque uma ameaça potencial a um alvo e em determinadas circunstâncias. A selecção do cenário deve ser confinada a possibilidades reais, e as capacidades e intenções estejam de acordo com acontecimentos anteriores e com a informação disponível.

A Tabela seguinte apresenta uma lista de cenários que podem ser combinados com alvos críticos específicos, de modo a desenvolver cenários a considerar na Avaliação de Protecção do Porto

Intrusão e/ou tomada de controlo do alvo	Ataque ao alvo do exterior	Utilização do alvo como meio
Considerar Objectivos: <ul style="list-style-type: none"> ♦ <i>Danificação/destruição do alvo com explosivos</i> ♦ <i>Danificação/destruição do alvo através de actos ilícitos</i> ♦ <i>Criar um incidente com perigo de poluição, sem destruir o alvo</i> ♦ <i>Fazer reféns, sequestrar ou matar pessoas</i> 	Considerar Meios: <ul style="list-style-type: none"> ♦ <i>Movimentação de explosivos para perto do alvo</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Pelo lado da água</i> ▪ <i>Pelo lado de terra</i> ▪ <i>Por baixo de água</i> ♦ <i>Colisão com alvo estático</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Com um navio</i> ▪ <i>Com um veículo</i> ♦ <i>Disparos à distância</i> 	Considerar Finalidades: <ul style="list-style-type: none"> ♦ <i>Passar materiais</i> ♦ <i>Fazer contrabando</i> ♦ <i>Introduzir ou fazer sair ilegalmente pessoas do País</i>

2.3 AVALIAÇÃO DE CONSEQUÊNCIAS E VULNERABILIDADE

Onde será avaliada a combinação alvo / ataque em termos de de consequências do ataque e da vulnerabilidade do alvo.

2.3.1. TIPOS DE CONSEQUÊNCIAS

Mortes ou ferimentos	<i>Perspectiva do número de vítimas mortais ou feridos em resultado de um cenário de ataque</i>
Impacto Económico	<i>O impacto de um cenário de ataque para a economia</i>
Impacto Ambiental	<i>O impacto de um cenário de ataque nas condições ambientais</i>
Segurança Pública	<i>Os efeitos de um cenário de ataque na Segurança Pública</i>
Efeitos Psicológicos	<i>O impacto de um cenário de ataque no bem-estar das populações</i>

2.3.2. GRAU DE CONSEQUÊNCIAS

	Mortos / Feridos	Impacto Económico	Impacto Ambiental	Segurança Pública	Efeitos Psicológicos
Elevado	<i>Acima de 1000 vítimas</i>	<i>Mais de 100 milhões €</i>	<i>Destruição completa do ecossistema numa vasta área</i>	<i>Criação de vulnerabilidades prolongadas no sistema de segurança pública</i>	<i>Danos consideráveis em importantes símbolos Nacionais internacionalmente reconhecidos</i>
Médio	<i>Entre 100 e 1000 vítimas</i>	<i>Entre 10 e 100 milhões €</i>	<i>Danos prolongados numa parte do ecossistema</i>	<i>Rupturas breves no sistema de segurança pública</i>	<i>Danos consideráveis ou destruição de símbolos locais ou regionais</i>
Baixo	<i>De 0 a 100 Vítimas</i>	<i>Inferior a 10 milhões €</i>	<i>Pequenos danos no ecossistema com impacto mínimo e localizado</i>	<i>Sem impacto sério no no sistema de segurança pública</i>	<i>Sem danos em símbolos importantes</i>

2.3.3. CATEGORIAS DE VULNERABILIDADE

Disponibilidade	<i>A existência e presença do alvo, a sua exposição e grau de probabilidade de sofrer um ataque</i>
Acessibilidade	<i>Condições de acesso para um ataque ao alvo, considerando a existência (ou não) de barreiras físicas/geográficas para conter uma ameaça sem recurso a medidas de protecção</i>
Organização de Protecção	<i>Capacidade do sistema e do pessoal de protecção em deter um ataque. Inclui planos de contingência, capacidade de comunicação, sistemas de detecção, etc.</i>
Resistência do alvo	<i>Capacidade do alvo em conter, por si só, um ataque. Considerar a complexidade do alvo, a sua concepção e as características dos materiais usados</i>

2.3.4. GRAUS DE VULNERABILIDADE

Categoria Grau	Disponibilidade	Acessibilidade	Organização de Protecção	Resistência do alvo
Elevado	<i>Sempre disponível De presença contínua De presença regular</i>	<i>Sem obstáculos nem restrições à entrada ou movimentação no seu interior</i>	<i>Sem qualquer tipo de organização de protecção (planos contingência comunicações , etc)</i>	<i>Facilidade em danificar ou destruir o alvo</i>
Médio	<i>Disponível com frequência Horário previsto com antecedência</i>	<i>Boa capacidade de detecção Obstáculos à entrada e na proximidade</i>	<i>Boa organização de protecção (Planos , sistemas, detecção)</i>	<i>Construção robusta do alvo</i>
Baixo	<i>Raramente disponível Sem escala previsível e conhecida</i>	<i>Grande capacidade de detecção Acessos limitados Várias barreiras</i>	<i>Excelente organização de protecção sob todos os aspectos</i>	<i>O alvo pode conter o ataque</i>

2.4 ESTUDO DAS COMBINAÇÕES DO AMEAÇA/ALVO

2.4.1. MATRIZ DE CONSEQUÊNCIA E VULNERABILIDADE

Grau de Consequência	Grau de Vulnerabilidade		
	Baixo	Médio	Elevado
Elevado	Considerar	Contenção	Contenção
Médio	Documentar	Considerar	Contenção
Baixo	Documentar	Documentar	Considerar

Em que :

Contenção : Significa que devem ser adoptadas e desenvolvidas estratégias de contenção no sentido de reduzir os riscos.

O Plano de Protecção deve conter o cenário avaliado, os resultados da avaliação e as medidas de contenção

Considerar : Significa que a combinação cenário / alvo deve ser considerada e que as estratégias de contenção devem ser desenvolvidas caso a caso.

O Plano de Protecção deve conter o cenário avaliado, os resultados da avaliação e razão pela qual foram decididas ou não medidas de contenção

Documentar : Significa que a combinação cenário / alvo não necessita de medidas de contenção no momento e por isso apenas deve ser documentado.

O Plano de Protecção deve conter o cenário avaliado e os resultados da avaliação.

2.5 DETERMINAÇÃO DE ESTRATÉGIAS DE CONTENÇÃO

A importância das avaliações acima referidas reflecte-se quando são estudadas e implementadas estratégias de contenção e postas em prática as medidas que tendem a reduzir as consequências e a vulnerabilidade.

Tendo em conta que as primeiras estão, a maior parte das vezes, dependentes das segundas, deve-se actuar, por ser mais fácil, sobre a vulnerabilidade, reduzindo-a, pois perante um determinado risco, se for reduzida a hipótese de ameaça ao alvo através de medidas que o tornem menos vulnerável, mais difícil se torna concretizá-la e, portanto, diminui-se a hipótese da sua concretização.

Duma maneira geral uma estratégia é tanto mais eficaz quanto a sua implementação permitir reduzir o grau de consequência e de vulnerabilidade, tendo em conta que as estratégias efectivas que sejam exequíveis, devem ser implementadas ao nível mais baixo de ameaça à protecção, e devem manter um nível de protecção equivalente apesar das alterações ao nível de ameaça à protecção.

Os resultados devem ser verificados com o objectivo de manter as operações essenciais do porto e que o risco está reduzido, ainda que algumas estratégias de contenção passem por ter que desactivar operações não essenciais durante os períodos em que vigorem níveis elevados de protecção.

Podemos então deduzir que o Pessoal com funções de protecção numa Administração Portuária, deverá desenvolver um processo através do qual possa avaliar as condições de protecção geral do porto, devendo para tal ter alguns conhecimentos, que lhe permitam determinar os objectivos de redução de riscos para uma determinada combinação ameaça / alvo, que cada categoria de conhecimento procura alcançar, como se pretende exemplificar nos quadros seguintes :

Quadro 1 – Desenvolvimento de Estratégias de Contenção

Alvo	Definição da Estratégia de contenção com base em conhecimentos						Redução	
	Área Marítima	Controlo e Comunicação	Controlo de Acessos	Políticas e Procedimentos	Controlo de Infra-estruturas	Controlo de Passageiros Tripulantes e Navios	Vulnerabilidade	Consequências
Cenário							Definir Incidência	
Estabelecer um Cenário	<i>Definir Estratégia</i>						X	
		<i>Definir Estratégia</i>					X	X
			<i>Definir Estratégia</i>				X	
				<i>Definir Estratégia</i>				X
					<i>Definir Estratégia</i>		X	X
						<i>Definir Estratégia</i>	X	

Quadro 2 – Análise de Benefícios de Estratégias de Contenção

<i>Definição do Alvo</i>		<i>Definição do Cenário de Ameaça</i>									
Estratégia	Análise	Eficácia			Exequibilidade			Aplicável ao Nível			Recursos a afectar
		Sim	Parc	Não	Sim	Parc	Não	1	2	3	
	<i>Medida 1</i>										
	<i>Medida 2</i>										
	<i>Medida 3</i>										
	<i>Medida 4</i>										
	<i>Medida... N</i>										

Considerar ainda que uma ou mais medidas podem ser aplicadas em um ou mais níveis

2.5.1. FICHA DE ESTUDO

Ficha de suporte à Avaliação de Protecção e donde constam todos os elementos e dados essenciais anteriormente estudados

Avaliação de Protecção da Área Portuária

Alvo	Cenário de Ameaça	Critério	Consequência	Vulnerabilidade	Acção
		Crítico Moderado Marginal	Elevado Médio Baixo	Elevado Médio Baixo	Contenção Considerar Documentar