CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA

ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DE RISCO PORTO CHIBATÃO

OUTUBRO DE 2014

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

ATENÇÃO!

ESTE DOCUMENTO É CONTROLADO E NÃO É PARA USO GERAL

NENHUMA REPRODUÇÃO PODERÁ SER REALIZADA SEM A EXPRESSA AUTORIZAÇÃO DO SUPERVISOR DE SEGURANÇA DE PORTO CHIBATÃO

ESTA É A 3ª EDIÇÃO DOS ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DE RISCO DO PORTO CHIBATÃO, DATADA DE 06 DE OUTUBRO DE 2014

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

FOLHA DE REGISTRO DE ALTERAÇÕES

DATA	ALTERAÇÃO	PÁGINA

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

EMPRESA: Chibatão Navegação e Comércio Ltda
ENDEREÇO: Rua Zebu nº 201 – Margem Esquerda do Rio Negro – Manaus - Amazonas
CEP: 69.073-670 – Tel.: (92) 2129-1900
CNPJ: 84.098.383/0001-72 INSC. ESTADUAL: Isento
ORGANIZAÇÃO DE SEGURANÇA: Sagres Consultores Associados Ltda.

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

ÍNDICE

1 DOCUMENTOS A SEREM VERIFICADOS....6
2 ANÁLISE DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE RISCO....7
2.1 RESOLUÇÃO 07/2003 - CONPORTOS - TERMO DE REFERÊNCIA PARA OS ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DE RISCO....7
2.1.1 IDENTIFICAÇÃO....7
2.1.2 CARACTERIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA....8
2.2 TRABALHOS A SEREM EXECUTADOS....11
2.2.1 COMPONENTES FÍSICOS E ATIVIDADES PORTUÁRIAS DESCRITAS....11
2.3 ÁREAS DE ATUAÇÃO CONTEMPLADAS....16
2.3.1 ÁREAS DE ACESSO CONTROLADO....16
2.3.2 ÁREAS DE ACESSO RESTRITO....19
2.3.3 ACESSO ÀS EMBARCAÇÕES....23
2.3.4 CONTROLES DOS ACESSOS....25
2.3.5 ÁREAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS E TRIPULANTES....28
2.3.6 VIAS DE ACESSO....30
2.3.7 CARGAS PRÉ-EMBALADAS E CONTEÚDOS DE VOLUMES EM GERAL....33
2.3.8 ÁREAS DE FUNDEIO, CANAL DE ACESSO E CAIS DE ATRACAÇÃO....36
2.3.9 ÁREAS DE ESTOCAGEM E ARMAZENAMENTO....41
2.3.10 INFRA-ESTRUTURA DE SEGURANÇA....43
2.3.11 PROVÁVEIS ALVOS DE UM ATAQUE....47
2.3.12 TREINAMENTO E DIVULGAÇÃO....49
2.3.13 MODELO DE SEGURANÇA....52
2.3.14 CAPACITAÇÃO DE SEGURANÇA....54
2.3.15 CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS SENSÍVEIS....55
2.3.16 COMUNICAÇÃO E BANCO DE DADOS....56

ANEXO A - ANÁLISE DE RISCOS....A-1
ANEXO B - CÓPIA DO CONTRATO DE SERVIÇOS....B-1
ANEXO C - COMPROVANTE DE CERTIFICAÇÃO DA OS....C-1
ANEXO D - COMPROVANTE DO CADASTRAMENTO DOS CONSULTORES....D-1
ANEXO E - APROVAÇÃO DA ANÁLISE DE RISCOS....E-1
ANEXO F - PLANTA GERAL DO PORTO....F-1

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

INTRODUÇÃO

Após os atentados contra os Estados Unidos ocorridos em 11 de setembro de 2001, a Organização Marítima Internacional (cuja sigla em inglês é IMO), órgão pertencente à Organização das Nações Unidas (ONU), resolveu desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias, para adoção por uma Conferência de Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (conhecida como a Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima).

Como resultado, em 12 de dezembro de 2002, a IMO adotou o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (cuja abreviatura em inglês é ISPS) e emendas às disposições existentes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), acelerou a implementação do requisito de instalação dos Sistemas Automáticos de Identificação e adotou novas Regras no Capítulo XI-1 da SOLAS 74, cobrindo a marcação do Número de Identificação de Navios e a manutenção de um Registro Contínuo de Dados. Estas disposições formam a nova estrutura internacional, através da qual, governos, navios, plataformas de petróleo e instalações portuárias devem cooperar para detectar e dissuadir atos terroristas que ameacem o setor de transporte marítimo.

Em cumprimento ao Código ISPS e às Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS, derivadas daquele código internacional, foi elaborado em 2004 o primeiro Plano de Segurança Pública Portuária para o Porto Chibatão Alfandegado pela Empresa de Segurança Vergo Consultores Associados e atualizado em 2009 e 2014 pela empresa Sagres Consultores Associados Ltda.

Após a realização de alterações na estrutura física do Porto Chibatão foi elaborada uma revisão dos Estudos de Avaliação de Riscos, em cumprimento ao item "b" do Artigo 7º da Resolução nº 37 da CONPORTOS, de 21 de junho de 2005, que dispõe sobre as auditorias, emendas, atualização e revisões dos Planos de Segurança Pública Portuária das Instalações Portuárias.

Esta revisão dos Estudos de Avaliação de Riscos de 2014, assim como a anterior, tem como propósito determinar quais as partes da Instalação Portuária são mais suscetíveis e/ou mais prováveis de sofrer um ataque (Código ISPS, Parte B, item 1.17).

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

1. DOCUMENTOS A SEREM VERIFICADOS

1.1. RESOLUÇÃO 09/2003 – CONPORTOS

- Cópia do contrato de prestação de serviços firmado entre a Contratante e a Organização de Segurança
- Cópia do comprovante da certificação expedida pela CONPORTOS, em favor da Organização de Segurança
- Cópia dos comprovantes dos cadastramentos expedidos pela CONPORTOS, de todos aqueles que se envolveram, elaboraram os trabalhos e desenvolveram atividades relacionadas com os estudos, pela Organização de Segurança
- Se o Estudo de Avaliação da Instalação Portuária está devidamente firmado pelos representantes legais da Contratante, da Organização de Segurança e pelos técnicos que o elaboraram.

1.2. RESOLUÇÃO 05/2003 – CONPORTOS.

1.2.1. Para os Portos Organizados:

- Existência do Estudo de Avaliação de Risco do Porto que consolida todos os Estudos de Avaliação de Risco dos Terminais Públicos, Arrendados e de uso Privativo que façam parte do Porto Organizado.
- Ata da reunião da CESPORTOS que aprovou o Estudo de Avaliação da Instalação Portuária.

1.2.2. Para os Terminais de uso Privativo fora do Porto Organizado:

- Ata da reunião da CESPORTOS que aprovou o Estudo de Avaliação de Risco da Instalação Portuária.

2. ANÁLISE DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE RISCO

2.1. RESOLUÇÃO 07/2003 – CONPORTOS – Termo de Referência para os Estudos de Avaliação de Risco.

2.1.1. IDENTIFICAÇÃO

a. nome e razão social

Chibatão Navegação e Comércio Ltda**.**

b. registros legais

CNPJ: 84.098.383/0001-72

Inscrição Estadual: 04.122.458-2

Registro na Junta Comercial: 139.0011844-1

Alvará: 6469201

c. endereço completo

Rua Zebu Nº 201 – Margem esquerda do Rio Negro – Bairro Colônia Oliveira Machado – Manaus – Amazonas

CEP: 69.073-670 – Tel.: (92) 2129-1900

d. telefone

(92) 2129-1900

e. fax

(92) 3132-7311

f. endereço eletrônico da instalação portuária

www.grupochibatão.com.br

g. endereço eletrônico dos representantes legais e das pessoas de contato

nome: José Ferreira de Oliveira

passarao@portochibatao.com.br

nome: Jean Bérgson Lacet de Oliveira

jeanbergson@portochibatao.com.br

nome: Jeany Kriss Lacet de Oliveira

jeanykris@portochibatao.com.br

nome: Carlos Alberto Gonçalves de Amorim

us@portochibatao.com.br

2.1.2. CARACTERIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

a. área física

O Porto Chibatão pode ser subdividido nas seguintes partes:

- cais flutuante;
- rampa flutuante
- pátio de contêineres;
- armazém para cargas importadas; e
- prédio administrativo do terminal portuário.



Instalações da Chibatão Navegação e Comércio Ltda. (Vista Geral)



Armazém



Prédio Administrativo

As instalações do Grupo Empresarial J. F. Oliveira Navegação na margem esquerda do Rio Negro são constituídas pela Área Alfandegada do Porto Chibatão, destinada à movimentação de carga geral a navegação de longo curso e cabotagem, com um Terminal Portuário especializado em contêineres, pelo Retroporto destinado à navegação de cabotagem por barcaças e pela ATR Logística. Somente o Porto Chibatão Alfandegado opera com navios envolvidos em viagens internacionais, estando sujeito às regras impostas pelo Código ISPS.

b. localização

O Porto Chibatão está localizado cerca de três milhas à jusante do Porto de Manaus, na latitude de 03º 09' 10" S e longitude de 059º 59' 31" W, conforme consta da Carta Náutica de número 4.110 da DHN - Diretoria de Hidrovia e Navegação da Marinha do Brasil.

A instalação portuária tem área física total de 204.049,42m^2, divididos da seguinte forma:

- cais flutuante com 13.076,50 m^2 sendo 450,00m de comprimento por 24,00 m de largura, com capacidade para atracação simultânea de quatro navios.
- pátio de contêineres TUP 012 com 116.716,84m^2;
- pátio de contêineres TUP 045 com 61.880,38m^2;
- armazém para cargas importadas com área de 10.244,83m^2; e
- prédio administrativo de cinco pavimentos e área total de 2.131,22m^2, com dependências para atendimento da Receita Federal, Ministérios da Saúde e Agricultura, Polícia Federal, posto bancário, salas para despachantes e clientes e dependências para empregados.

c. movimentação de passageiros

Não há movimentação de passageiros no Porto Chibatão Alfandegado.

d. movimentação de cargas

As cargas são movimentadas predominantemente em contêineres, com a ocorrência eventual de movimentação de veículos completos montados e equipamentos (cargas não conteinerizáveis), realizando, também, operações complementares de unitização/desunitização (ou ovação/desova) de contêineres, utilizando-se de armazém coberto.

e. natureza das cargas movimentadas

As cargas movimentadas são do tipo carga geral, abrangendo insumos e produtos de indústrias de eletro-eletrônicos, instaladas na Zona Franca de Manaus, principalmente.

f. embarcações atendidas

Navios porta-contêineres. O navio-tipo do terminal é um porta-contêineres de 35.000 t DWT.

g. veículos de carga

Os veículos rodoviários de carga atendidos no Porto são, de forma preponderante, do tipo “cavalo mecânico com reboque”, tanto para a entrega no destino final, quanto no recebimento desde a origem.

Alternativamente, são utilizados caminhões comuns, de dois ou três eixos, com carrocerias fechadas (baús) ou abertas.

Os veículos rodoviários são utilizados, também, no transporte interno horizontal, desde as pilhas de estocagem dos contêineres até o costado do navio, nos embarques, ou vice-versa, nas descargas.

Não há utilização de veículos ferroviários.

h. veículos de passageiros

Não há trânsito de veículos de passageiros no interior do Porto. Os veículos de clientes e visitantes estacionam em locais fora das áreas operacionais e de movimentação de cargas.

i. outros

Não há.

2.2. TRABALHOS A SEREM EXECUTADOS

2.2.1. COMPONENTES FÍSICOS E ATIVIDADES PORTUÁRIAS DESCRITAS

a. os serviços prestados e as atividades desenvolvidas na instalação portuária.

A manobra de atracação no cais flutuante demanda o auxílio de 2 a 3 rebocadores, além de lanchas para a passagem das espias, demandando cerca de meia hora para sua realização.

Os serviços de embarque e desembarque das cargas dos navios atracados são efetuados diretamente de/para os veículos de transporte terrestre, posicionados no cais flutuante. Empilhadeiras de alcance (reach stacker) fazem a manobra de posicionamento dos contêineres nas pilhas do pátio de armazenagem.

O Rio Negro na região do Porto Chibatão é suficientemente largo e possui uma área de fundeio na margem oposta ao terminal.

Além do pátio existe ainda um armazém coberto, destinado à estocagem e manuseio de carga geral solta, situado junto ao prédio de administração.

b. a infra-estrutura portuária disponível e/ou utilizada pelos veículos terrestres.

O porto não dispõe de áreas destinadas ao estacionamento de veículos de transportes rodoviários, nem é servido pelo modal ferroviário.

c. áreas e instalações, aos veículos que atuem como alimentadores e distribuidores ocasionais, das tarefas portuárias que servem aos navios.

O acesso terrestre ao Porto é feito através da Rua Zebu (antiga Avenida Rio Negro) onde existe um portão de entrada dos veículos e pedestres (portaria 4). Hoje a entrada e saída dos veículos descarregados ou com contêineres retirados do Porto também é feita pelos portões (portarias) 5, 6 e 7.

O mesmo procedimento é feito para os caminhões de transporte de mercadorias soltas destinadas à unitização no armazém do Porto; neste caso indica-se a doca rodoviária em que o veículo deverá posicionar-se.

Os mesmos veículos são utilizados também no transporte interno dos contêineres desde o cais flutuante, onde são recebidos junto ao costado dos navios, até os pátios de estocagem e vice-versa.

O Porto possui quatro pátios de estocagem de contêineres, onde são empilhados em alturas de até cinco unidades, havendo a separação das quadras de importação e exportação.

O acompanhamento e controle do posicionamento dos contêineres nas pilhas de estocagem são feitos por um conferente alocado para cada máquina (empilhadeira reach stacker).

d. áreas ou instalações de origem ou destino das cargas, inclusive as de unitização.

As cargas descarregadas e a embarcar são destinadas ou originárias, em sua maior parte, das fábricas instaladas no Distrito Industrial da Zona Franca de Manaus, localizado a cerca de 4 km do Porto, onde se realizam os serviços de desova e unitização.

O destino das cargas é distribuído da seguinte forma:

- Portos Brasileiros: 40%
- Portos Estrangeiros: 60%

e. áreas de estocagem.

A estocagem de cargas no Porto Chibatão Alfandegado é feita nos pátios de contêineres. Além do pátio existe ainda um armazém coberto, destinado à estocagem de carga geral solta, situado junto ao prédio de administração.

f. instalações de recepção e entrega de cargas.

Para os contêineres, o recebimento inicia-se nos portões de entrada, onde são registrados os dados gerais do veículo de transporte, do motorista e da numeração do contêiner, encaminhando para o respectivo pátio de estocagem, para aguardar inspeção aduaneira.

É dada a presença da carga e a Receita Federal procede, através do sistema informatizado, a parametrização, definindo o padrão de inspeção a ser efetivado.

Para os contêineres de importação, os procedimentos de entrega são também variados, conforme o destinatário final:

- caso o dono da mercadoria deseje levar o contêiner até suas instalações próprias, procede-se à parametrização e, dando canal verde, o contêiner é levado sem ser aberto até o destino final;
- caindo em outros canais, o contêiner é levado para as áreas de desconsolidação, sendo retirado da pilha, colocado sobre o reboque industrial e alinhado nas docas rodoviárias dos armazéns, onde ocorre a desova e inspeção, podendo ser re-estufado ou colocado em caminhões baús e por interesse do dono da mercadoria o contêiner poderá ser também desovado no armazém onde a carga é inspecionada, para posterior entrega; e
- no caso de cargas para diversos consignatários transportadas em um mesmo contêiner a unidade é desconsolidada no armazém, sendo inspecionados pela aduana os conhecimentos que não caírem no canal verde.

g. áreas de consolidação, pré-estivagem e reparos de contêineres.

A desconsolidação ou desova dos contêineres é feita exclusivamente no armazém alfandegado do Porto.

A pré-estivagem é iniciada antes da chegada do navio, com o endereçamento dos contêineres em áreas selecionadas no pátio para cada navio programado.

Não são realizados serviços de reparo de contêineres no interior do Porto.

h. equipamentos fixos e semi-fixos para carregamento e descarga.

As operações de carregamento e descarga dos navios são realizadas com a utilização dos guindastes localizados no cais flutuante ou com equipamentos de bordo. Cavalos mecânicos rodoviários comuns recebem os contêineres no cais flutuante e os transportam através da ponte de acesso até o pátio de estocagem, onde são descarregados por empilhadeira de alcance (reach stacker), a qual faz o posicionamento das unidades ou boxes nas pilhas.

i. o manuseio de cargas e suprimentos no costado dos navios e a contrabordo.

O embarque/desembarque das cargas no costado dos navios é feito com a utilização dos guindastes do cais flutuante ou por equipamentos de bordo, diretamente dos/para reboques rodoviários posicionados no cais flutuante.

Os serviços de manuseio de carga no navio e sobre o flutuante são desempenhados por trabalhadores avulsos requisitados ao Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO de Manaus.

j. o tráfego e tipo de embarcações que freqüentam a instalação portuária.

As embarcações que freqüentam o Porto Chibatão Alfandegado são navios de contêineres e de carga geral, que realizam serviços de transporte em linhas regulares de navegação marítima internacional (ou de longo curso) e doméstica (ou de cabotagem).

Por cumprirem linhas regulares, essas embarcações escalam regularmente o porto, oferecendo os serviços de transporte para diversos portos nacionais e estrangeiros.

k. a infra-estrutura portuária disponível e/ou utilizada pelas embarcações.

O Porto Chibatão Alfandegado possui um cais flutuante em píer, cujo acesso se dá através de ponte flutuante. O cais tem capacidade para atracação simultânea de quatro navios.

l. áreas e instalações às embarcações que atuem como alimentadores e distribuidores ocasionais, das tarefas portuárias que servem aos navios.

No Porto Chibatão Alfandegado não são utilizadas embarcações para atuarem como alimentadores ou distribuidores ocasionais das cargas transportadas pelos navios, embora, por vezes, tais cargas venham a ser reembarcadas em embarcações da navegação regional ou ribeirinha.

m. os procedimentos operacionais de atendimento aos navios.

O atendimento aos navios inicia-se, nas importações, com o recebimento do manifesto das cargas a desembarcar, com os quantitativos e tipos de contêineres transportados e a lista de cargas perigosas (hazardous cargo), possibilitando a alocação de espaços de estocagem, de equipamentos e mão de obra operacional.

Nas exportações, o atendimento inicia-se com a entrada no porto dos contêineres a embarcar, fazendo-se a inspeção aduaneira e colocação nos pátios de estocagem.

Conforme solicitado pelo agente do navio, são também selecionados as quantidades e os números das unidades vazias a serem embarcadas.

O embarque do prático efetiva-se em Itacoatiara, sendo o Porto Chibatão, em geral, um dos primeiros portos de escala dos navios de linha regular, o que obriga à visita oficial das autoridades (aduana, polícia de controle de migração, saúde dos portos, etc).

A manobra de posicionamento do navio no cais flutuante demanda o auxílio de 2 a 3 rebocadores, além de lanchas para a passagem dos cabos de amarração, demandando cerca de meia hora para sua realização.

Após a liberação pelas autoridades tem início às operações de carregamento e descarga dos contêineres,

Os guindastes, operados por trabalhadores portuários avulsos realizam o carregamento e a descarga dos contêineres, diretamente de e para os reboques, onde são posicionadas manualmente por trabalhadores de estiva.

n. sistemas de abastecimento de navios.

No Porto Chibatão Alfandegado não há serviços de abastecimento aos navios.

o. os acessos e bacias de evolução e fundeio.

O Porto Chibatão está localizado cerca de três milhas à jusante do Porto de Manaus, na latitude de 03º 09' 10" S e longitude de 059º 59' 31" W, conforme consta da Carta Náutica de número 4.110 da DHN - Diretoria de Hidrovia e Navegação da Marinha do Brasil.



Extrato da Carta Náutica DHN nº 4110

O acesso marítimo ao Porto, desde a foz do Rio Amazonas até o Rio Negro em Manaus, é constituído de via navegável natural. O trecho da embocadura do rio Negro até o porto, com aproximadamente 10 km, oferece abrigo, em suas condições mais restritas, largura de 500m e profundidade de 35m. O embarque do prático efetiva-se em Itacoatiara.

O Rio Negro na região do Porto Chibatão é suficientemente largo e possui uma área de fundeio na margem oposta ao terminal.

A manobra de atracação no cais flutuante demanda o auxílio de 2 a 3 rebocadores, além de lanchas para a passagem das espias, demandando cerca de meia hora para sua realização.

A Bacia de Evolução fica localizada a 300 metros à jusante do Porto com largura de 500 metros e profundidade sem restrições de calado.

O calado permitido no período de máxima vazante é de 12,50 metros (39 pés).

O calado máximo recomendado está limitado ao permitido na passagem do Tabocal, conforme determina a NPCF-CFAOC-2012.

p. os prestadores de serviços e assemelhados que atuam na instalação portuária.

As operações de movimentação de carga são realizadas pelo próprio porto, não havendo a interferência de operadores portuários pré-qualificados como no Porto de Manaus.

Todos os equipamentos utilizados nas operações de carregamento e descarga dos navios são de propriedade ou estão arrendados ao terminal.

Os veículos de entrega e recebimento de cargas soltas e de contêineres, entretanto, pertencem aos donos das mercadorias – embarcadores e consignatários - ou são contratados com transportadores rodoviários.

q. o modelo de segurança da instalação portuária.

A Unidade de Segurança (US) tem a responsabilidade de executar os serviços de segurança patrimonial do Porto Chibatão. Opera armada e uniformizada 24 horas por dia por vigilantes pertencentes ao quadro do pessoal do terminal portuário e de empresa terceirizada. São formados de acordo com as normas previstas pela Portaria nº. 3.233 de 14 de dez de 2012 do Departamento de Polícia Federal, alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF e recebem treinamento conforme previsto no item 18.2 da Parte B do Código ISPS.

A US é composta pelo seguinte pessoal, trabalhando em escala de 12x36:

Efetivo da US orgânica:

- 1 Gerente de Segurança
- 1 Coordenador de Segurança
- 1 Supervisor de Segurança
- 2 vigilantes

Efetivo da US terceirizada:

- 4 Inspetores de Segurança
- 22 Vigilantes de Portaria
- 32 Agentes de Portaria

A US é chefiada pelo Supervisor de Segurança Portuária, formado pelo Curso Especial de Formação de Supervisor de Segurança Portuária – CESSP, organizado pela CONPORTOS/SENASP.

A US poderá ser reforçada dependendo das ameaças detectadas, pela evolução dos cenários envolvendo terrorismo ou ações criminosas que possam afetar o Porto Chibatão e pelo nível de proteção adotado pelas autoridades governamentais.

r. embarque e desembarque de pessoas.

Não há embarque ou desembarque de passageiros no porto.

As pessoas que atuam nas operações em terra são trabalhadores empregados da empresa operadora do terminal, enquanto que os que atuam a bordo dos navios são trabalhadores avulsos requisitados ao Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO de Manaus.

Os trabalhadores avulsos (estivadores e conferentes) são alocados ao serviço mediante escala em rodízio, não havendo controle prévio pelo terminal daqueles que deverão atender as operações de cada navio.

O acesso dos trabalhadores avulsos faz-se diretamente ao costado do navio, sobre o cais flutuante, passando pelos portões de entrada/saída do Porto.

A entrada e saída de tripulantes da área da instalação portuária devem ser condicionadas ao registro no sistema informatizado de controle. O documento de identificação poderá ser o passaporte, a Carteira de Inscrição e Registro (CIR), a Seaman`s Book ou documento de habilitação de marítimo equivalente.

s. os pontos de vulnerabilidade da instalação portuária e suas vias de acesso aquaviárias e terrestres.

As vias de acesso aquaviárias ao Porto são amplas e abertas, em virtude da largura do Rio Negro à frente da margem, onde se localiza, inclusive, a área de fundeio dos navios para os dois terminais de contêineres próximos: Porto Chibatão e Super Terminais.

Existe tráfego intenso de lanchas e balsas fluviais de cargas, inclusive semelhantes às utilizadas nas operações de carregamento e descarga dos navios ao largo, no terminal vizinho. Esse tráfego foge ao controle do Porto Chibatão.

Quanto às vias de acesso terrestres, o acesso ao porto é controlado nos portões de entrada e saída, havendo vulnerabilidade quanto à sua eventual obstrução ou fechamento. Há, entretanto, saída/entrada de emergência.

2.3. ÁREAS DE ATUAÇÃO A SEREM CONTEMPLADAS.

2.3.1. Áreas de acesso controlado

Toda a área do Porto Chibatão Alfandegado, é classificada como área de acesso controlado, cuja homologação se deu em junho de 2003.

a. identificação com apresentação de documentos pessoais.

Antecedentes

Todas as pessoas que têm acesso ao Porto Chibatão são cadastradas pela empresa, sejam elas proprietários, dirigentes e empregados da própria instalação portuária, pessoas de empresas prestadoras de serviços, despachantes, motoristas de transportadoras, visitantes ou ainda qualquer outra pessoa que necessite transitar pela instalação portuária.

Ao entrar ou sair da área do Porto Chibatão Alfandegado todos deverão estar de posse de seus crachás de habilitação, os quais deverão ser apresentados e passados em dispositivo de leitura eletrônica, de modo a permitir a identificação positiva do portador em monitor de vídeo, através de reconhecimento pelo sistema informatizado, ficando registradas as datas e hora de entrada e saída da instalação portuária.

O vigilante de serviço na portaria submete o crachá a uma leitora ótica de barras e, em seguida, após aparecer a ficha (com foto) do portador do crachá, registra se é entrada ou saída e mais um outro comando para encerrar a operação. Em seguida, há o retorno da tela para reinício do processo para outro empregado. O tempo gasto no processo automatizado de controle de acesso é aproximadamente, de 15 a 30 segundos.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Ainda se observa pessoas transitando no interior do terminal, inclusive em área alfandegada, sem portar nenhum tipo de identificação visível, como por exemplo crachás.

Riscos de incidentes de segurança

Falsificação de documentos por uma pessoa com intenção de acessar o navio (clandestino), introduzir explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos na instalação portuária ou no navio.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

O Plano de Segurança de Chibatão tem uma nova edição, atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados, com data de julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O terminal deve exigir que todos os funcionários, terceirizados ou visitantes exibam permanentemente sua identificação no interior do terminal, além de adotar uma rotina de solicitação de identificação no interior da instalação portuária pela Unidade de Segurança.

Aqueles que não queiram ou não possam provar sua identidade, quando solicitado, não devem ter permissão para ter acesso ou permanecer na instalação portuária, e sua tentativa de obter acesso deve ser reportada ao Supervisor de Segurança.

b. vigilância permanente.

Antecedentes

Houve a ocorrência de pequenos furtos antes da adoção do Plano de Segurança aprovado pela CONPORTOS.

Situação atual

Foram criadas áreas restritas, instaladas barreiras, controles de identificação e acesso. Foi instalado um sistema de monitoramento da instalação composto por câmeras que geram imagens para a Sala de Monitoramento através de um circuito fechado de televisão (CFTV), complementado por iluminação de segurança, bem como, rondas de vigilantes e patrulha fluvial. Foi implantado um sistema interno de comunicações entre os vigilantes e a central de monitoramento e um sistema externo de comunicações com os navios atracados e fundeados e com as autoridades de segurança.

Todo este sistema de segurança se complementa com o treinamento dos vigilantes.

Vulnerabilidade verificada

Ainda se observa pessoas transitando no interior do terminal, inclusive em área alfandegada, sem portar nenhum tipo de identificação visível, como por exemplo crachás.

Existem locais onde a cerca que envolve o perímetro não está em bom estado de conservação, outros em que postes, árvores e a vegetação podem facilitar a transposição da barreira, além de dificultar o monitoramento das imagens, outros em que a cerca não toca o solo e outros em que não existe a barreira de proteção.

Riscos de incidentes de segurança

A única forma de neutralizar o sistema de vigilância por câmeras é cortar o fornecimento de energia elétrica ou destruir/sabotar a Sala de Monitoramento. Ainda assim permanecem ativos os vigilantes empregados nas rondas e na patrulha fluvial.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O terminal deve exigir que todos os funcionários, terceirizados ou visitantes exibam permanentemente sua identificação no interior do terminal, além de adotar uma

rotina de solicitação de identificação no interior da instalação portuária pela Unidade de Segurança.

A Unidade de Segurança, em sua ronda de monitoramento, deve acessar toda a extensão da cerca do perímetro pelo lado de dentro e por fora e verificar periodicamente o estado de conservação dessas barreiras.

c. controle de bagagens e pertences em geral.

Antecedentes

As bagagens e pertences de mão são vistoriados por inspeção visual ou detector de metal portátil, de forma aleatória ou sistemática, de acordo com o nível de proteção vigente na instalação portuária ou a critério da Unidade de Segurança.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de segurança tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos na instalação portuária ou no navio.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

A Unidade de Segurança deverá utilizar, rotineiramente, detectores de metal portátil ou não, que auxiliam nas vistorias, medida necessária para prevenir que armas e dispositivos destinados ao uso contra pessoas, navios ou portos, e cujo transporte não seja autorizado, sejam introduzidos na instalação portuária ou a bordo de um navio.

2.3.2. Áreas de acesso restrito

a. identificação com apresentação de documentos pessoais.

Antecedentes

O ingresso nessas áreas somente é admitido a pessoas que ali exerçam atividades profissionais, durante os períodos estritamente necessários à realização de suas atividades, sendo exigida a apresentação do crachá de habilitação de acesso.

Situação atual

Foram consideradas áreas de acesso restrito no Plano de Segurança atualizado:

- Armazém;
- Área das subestações de energia elétrica e o gerador de emergência;
- Área do poço artesiano e a caixa d'água;
- Área de armazenagem de cargas perigosas;
- Sala de Monitoramento e Data Center (local onde são armazenadas as imagens geradas pelo CFTV) e
- Píer e cais flutuante.

Essas áreas são permanentemente monitoradas por CFTV e por vigilantes rondantes.

O acesso de qualquer pessoa ao armazém alfandegado somente será possível após anuência do Chefe de Equipe da Alfândega da respectiva área ou recinto sob controle aduaneiro, onde a dependência encontre-se localizada.

Exclui-se do disposto acima os servidores da Alfândega e os empregados da área operacional da instalação portuária, quando no exercício de suas atividades profissionais, devendo estes últimos portar identificação funcional e estar relacionados em documento assinado pela Administração e encaminhado à respectiva Equipe da Alfândega.

Os servidores de outros órgãos públicos, quando no exercício de suas atribuições, somente poderão ingressar em armazém alfandegado após anuência do Chefe de Equipe da Alfândega na respectiva área ou recinto sob controle aduaneiro, o qual poderá determinar o acompanhamento fiscal da operação, quando julgar necessário.

Vulnerabilidade verificada

Áreas classificadas como de acesso restrito no terminal sem marcação clara indicando que o acesso àquelas áreas é restrito e que a presença de pessoas não autorizadas constitui uma violação de proteção.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos no armazém alfandegado ou num determinado contêiner nos pátios, contaminar o sistema de fornecimento de água para o terminal ou para os navios, avariar o sistema de fornecimento de energia elétrica ao terminal ou causar o vazamento de produto perigoso.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

A instalação portuária deverá manter marcadas todas as áreas restritas, para atendimento aos requisitos do código ISPS, e também conservar as câmeras fixas que gerem imagens para monitoramento contínuo dessas áreas.

b. vigilância permanente.

Antecedentes

O Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV cobre toda a área da instalação portuária sob responsabilidade da US, com maior foco nos acesos, nas áreas restritas, nos pátios de armazenagem de contêineres, no armazém, bem como, todo perímetro de muros/cercas da instalação portuária.

O sistema de monitoramento eletrônico é operado de uma Sala de Monitoramento, de acesso restrito, provido de um sistema de gravação e monitoramento permanentes, operado por um vigilante com treinamento específico para o setor e com rotina obrigatória de monitoramento em tempo real dessas câmeras.

Complementando este sistema, existe um serviço de rondas em toda a instalação portuária com itinerários previamente estudados e controlados eletronicamente com bastões, bem como, um serviço de patrulha fluvial para a proteção dos navios e embarcações fundeadas.

Situação atual

O Sistema de CFTV não gera imagens de todo o perímetro, ocasionando alguns pontos cegos, e nem de todas as áreas restritas. Algumas câmeras estão inoperantes e outras com a nitidez das imagens incompatíveis com um bom sistema de monitoramento de imagens.

Vulnerabilidade verificada

Ausências eventuais do operador da Sala de Monitoramento, impossibilitando o monitoramento ininterrupto das imagens geradas pelo sistema de CFTV.

Riscos de incidentes de segurança

A única forma de neutralizar o sistema de vigilância por câmeras é cortar o fornecimento de energia elétrica ou destruir/sabotar a Sala de monitoramento. Ainda assim permanecem ativos os vigilantes empregados nas rondas e na patrulha fluvial.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O porto deve complementar o sistema de câmeras para que elas sejam capazes de gerar imagens permanentemente de todo o perímetro do terminal, para que possam ser devidamente monitoradas pela Sala de Monitoramento.

O operador da Sala de Monitoramento não deve se ausentar da sala sem que seja rendido por outro operador, igualmente treinado para a função.

c. controle de bagagens e pertences em geral.

Antecedentes

São realizadas inspeções aleatórias no nível 1 de proteção e em todos os pertences tipo bagagens, bolsas e mochilas nos níveis 2 e 3 das pessoas que passam pelos portões de acesso. As inspeções são feitas visualmente ou com o auxílio de detectores de metais portáteis se necessário.

Situação atual

A Unidade de Segurança não vem utilizando sistematicamente detectores de metal portátil para auxilio nas vistorias.

Vulnerabilidade verificada

Sem a utilização contínua deste equipamento as vistorias de bagagens e pertences fica prejudicada aumentando o risco da introdução de armas e dispositivos destinados ao uso contra pessoas nos navios ou no próprio porto.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos na instalação portuária ou no navio.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

A unidade de segurança deverá utilizar continuamente os detectores de metal para auxílio nas vistorias.

d. as restrições específicas.

Antecedentes

Não há registros específicos com relação a este tópico.

Situação atual

Não há registros específicos com relação a este tópico.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar.

Riscos de incidentes de segurança

Nada a comentar.

Programas de segurança existentes

Nada a comentar.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar.

2.3.3. Acessos às embarcações

a. identificação da tripulação.

Antecedentes

Os tripulantes normalmente não transitam pelas dependências do Porto Chibatão Alfandegado. Os navios em operação de carga e descarga têm as respectivas tripulações liberadas após visita oficial da Polícia Federal, Receita Federal e autoridades da ANVISA e do Ministério da Agricultura, sendo transportadas para o exterior do porto por viatura especialmente destinada para este fim.

O controle é feito por meio de uma lista de tripulantes que é entregue pelo navio ou agente na portaria para controle. A identificação será realizada por meio da apresentação de passaporte ou documento fornecido pela autoridade marítima do país a que pertence o navio.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que esse sistema de controle tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Acesso de pessoa não autorizada ao navio como clandestino ou para se dirigir a outro porto estrangeiro.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o atual sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

b. identificação das demais pessoas que tenham acesso ao navio.

Antecedentes

As pessoas que normalmente acessam o navio são o Agente Marítimo, os componentes da visita oficial – Polícia Federal, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária e Ministério da Agricultura ou inspetores da Capitania Fluvial. Cabe ressaltar que a permanência do navio atracado em situação normal é de apenas algumas horas. Os trabalhadores da estiva que são escalados pelo OGMO são conduzidos em lancha própria, não acessando as dependências do porto.

Caso seja necessário o acesso de qualquer pessoa a bordo para a realização de determinado serviço, a solicitação será encaminhada pelo navio ou pela agência de navegação e o terminal o identificará por meio de um documento válido e cadastrado como visitante.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Acesso de pessoa não autorizada ao navio como clandestino ou para se dirigir a outro porto estrangeiro.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o atual sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

c. identificação das bagagens e pertences em geral.

São realizadas inspeções aleatórias no nível 1 de proteção e em todos os pertences tipo bagagens, bolsas e mochilas nos níveis 2 e 3 de todas as pessoas que passam pelos portões de acesso. As inspeções são feitas visualmente ou com o auxílio de detectores de metais portáteis, se necessário.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o atual sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos no navio.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O pessoal do porto com funções específicas relacionadas com a proteção deve receber treinamento sobre métodos de revista física de pessoas, objetos pessoais, e pertences em geral.

Solicitar a revista da bagagem acompanhada das pessoas ao passar pela Portaria do porto.

No nível 1 revistar visualmente pelo menos 2 pessoas a cada 10, ou seguir as instruções específicas do Supervisor de Segurança Portuária para determinada ocasião.

Para o nível de proteção e 2 e 3, todas as pessoas devem ser revistadas com o auxílio de detectores de metal.

2.3.4. Controles dos acessos

a. para os serviços de suprimento.

Antecedentes

A Empresa faz o levantamento das firmas prestadoras de serviços e todos os empregados envolvidos estão cadastrados no porto com crachá de identificação. Assim, quando do acesso, fichas com fotografia são disponibilizadas e a identificação é feita como descrito anteriormente para qualquer pessoa que acesse o terminal. Em algumas

situações os suprimentos são fornecidos pela outra Empresa do Grupo, a JF Oliveira Navegação.

No caso dos navios, todo suprimento é supervisionado pelo agente do armador, sem qualquer envolvimento do porto, exceto pelo fornecimento de água potável. A solicitação de acesso será encaminhada pelo navio ou pela agência de navegação e o terminal identificará as pessoas por meio de um documento válido e cadastrado como visitante ou fornecedor, conforme o caso.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos na instalação portuária ou no navio.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Adotar medidas que previnam que suprimentos não destinados ao transporte dos navios sejam aceitos e armazenados dentro do terminal.

Os suprimentos (gêneros alimentícios, sobressalentes, etc) destinados ao navio devem ter sua documentação verificada na portaria, sendo, em seguida, encaminhados à embarcação.

Para o manuseio de suprimentos, gêneros alimentícios e retirada de lixo do navio, as empresas prestadoras desses serviços deverão obter a liberação da Polícia Federal, Receita Federal e da Unidade de Segurança.

b. para os serviços de manutenção.

Antecedentes

O porto faz o levantamento das firmas prestadoras de serviços e todos os empregados envolvidos estão cadastrados na empresa, com crachá de identificação. Assim, quando do acesso, fichas com fotografia são disponibilizadas e a identificação é feita como descrito anteriormente para qualquer pessoa que acesse o terminal.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Transito de pessoas no interior do porto, inclusive em área alfandegada, sem portar nenhum tipo de identificação visível.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos na instalação portuária ou no navio.

Acesso de pessoa não autorizada ao navio como clandestino ou para se dirigir a outro porto estrangeiro.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Para o acesso dos prestadores de serviços de manutenção no navio, a portaria recebe ou deve cobrar das empresas uma relação contendo nomes e números dos documentos de identificação de cada pessoa, definindo o tipo de serviço a ser executado.

Adotar uma rotina de solicitação de identificação no interior da instalação portuária pela Unidade de Segurança.

c. para as embarcações de praticagem e reboque.

Antecedentes

O Porto Chibatão possui seus próprios rebocadores e as suas tripulações são contratadas segundo as normas da Autoridade Marítima Brasileira.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Acesso de pessoa não autorizada ao navio como clandestino ou para se dirigir a outro porto estrangeiro.

A introdução de explosivos, armas, drogas ou produtos perigosos na instalação portuária ou no navio.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

2.3.5. Áreas de embarque e desembarque de passageiros e tripulantes

a. formas de controle de embarque e desembarque de passageiros e no recebimento de bagagens e demais pertences.

Antecedentes

O Porto não opera com navios de passageiros.

Normalmente, as operações de carga e descarga dos navios são rápidas não implicando em desembarque de tripulantes. Quando ocorre do navio permanecer por maior tempo, os tripulantes são conduzidos para o porto público em barco fretado pelo agente armador.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Acesso de pessoa não autorizada ao navio como clandestino ou para se dirigir a outro porto estrangeiro.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

b. tipos de equipamentos usados nos procedimentos de embarque e desembarque de passageiros e no recebimento de bagagens e demais pertences.

Antecedentes

O Porto não opera com navios de passageiros.

Situação atual

O Porto não opera com navios de passageiros.

Vulnerabilidade verificada

Não foi constatada nenhuma vulnerabilidade.

Riscos de incidentes de segurança

Não foi constatado nenhum risco de incidentes de segurança.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar.

2.3.6. Vias de acesso

a. verificação, com representação gráfica das vias de acesso aquaviários e terrestres.

Antecedentes

Acessos rodoviários:



O acesso terrestre ao Porto é feito através da Rua Zebu (antiga Avenida Rio Negro) onde existe um portão de entrada dos veículos e pedestres (portaria 4). A saída dos veículos descarregados ou com contêineres retirados do Porto é feita pelo portão de saída (portaria 5), que também serve para entrada. Existem ainda duas outras portarias de entrada e saída de veículos a 6 e 7.



Portaria 4 - acesso ao pátio do porto



Portaria 5



Portaria 6



Portaria 7

O perímetro terrestre é definido por um muro junto à citada rua, que corre aproximadamente paralela ao curso do rio, em um nível mais elevado que os pátios e instalações principais da instalação portuária. O Porto possui 45 mil metros quadrados de pátios de estocagem de contêineres.

À montante, a instalação portuária faz fronteira com um terreno baldio pertencente à ENASA, mais elevado, com alguma vegetação, e com um acesso à uma rampa de atracação de balsas. À jusante, faz limite com terras da União.

Acesso marítimo:

O Porto Chibatão está localizado cerca de três milhas à jusante do Porto de Manaus, na latitude de 03º 09' 10" S e longitude de 059º 59' 31" W, conforme consta da Carta Náutica de número 4.110 da DHN - Diretoria de Hidrovia e Navegação da Marinha do Brasil.



Extrato da Carta Náutica DHN nº 4110

O acesso marítimo ao Porto, desde a foz do Rio Amazonas até o Rio Negro em Manaus, é constituído de via navegável natural. O trecho da embocadura do rio Negro até o Porto, com aproximadamente 10 km, oferece abrigo, em suas condições mais restritas, largura de 500 m e profundidade de 35 m. O embarque do prático efetiva-se em Itacoatiara.

O Rio Negro na região do Porto Chibatão é suficientemente largo e possui uma área de fundeio na margem oposta ao terminal.

A manobra de atracação no cais flutuante demanda o auxílio de 2 a 3 rebocadores, além de lanchas para a passagem das espias, demandando cerca de meia hora para sua realização.

A Bacia de Evolução fica localizada a 300 metros a Jusante do Porto com largura de 500 metros e profundidade sem restrições de calado.

O calado permitindo no período de máxima vazante é de 12,50 (39 pés).

O calado máximo recomendado está limitado ao permitido na passagem do Tabocal, conforme determina a NPCF-CFAOC-2012.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de segurança existente foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

O acesso marítimo ao porto pode favorecer a utilização de um navio seqüestrado como arma para colidir com o píer flutuante ou abalroar os navios atracados ou fundeados.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o sistema de segurança foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

2.3.7. Cargas pré-embaladas e conteúdos de volumes em geral

a. verificação dos procedimentos utilizados no controle do carregamento e descarga das embarcações.

Antecedentes

Os procedimentos gerais de controle de cargas que passam no Porto, como em qualquer instalação portuária, fundamentam-se nas informações declaradas pelos embarcadores nos conhecimentos de transporte, onde se declara, de forma explícita, essa condição.

As verificações com relação à pré-embalagem (aqui consideradas como unitização ou conteinerização) somente são procedidas quando de iniciativa ou de interesse de terceiros, à exceção da pesagem em balanças rodoviárias, que leva em conta aspectos quantitativos para a cobrança de taxas.

Antes do início das operações o Porto recebe o manifesto do navio, com os contêineres a desembarcar e a listagem daqueles com cargas perigosas ou especiais, dando-se a entrada dessas informações no sistema informatizado de controle operacional.

Os dados dos contêineres a embarcar são introduzidos também no sistema, antes da chegada do navio, vez que devem estar presentes com antecedência na área operacional do Porto.

Todos os controles são processados a partir do número do contêiner e suas características particulares (dry, reefer, de 20’ ou de 40’).

Todas as cargas de longo curso são inspecionadas pelo “scaner” de contêineres, conforme as normas da Receita Federal.

A inspeção de conteúdo é realizada de acordo com o Decreto Nº 4543 de 26/12/2002 (Regulamento Aduaneiro), possuindo três níveis de controle - os chamados “canais” de inspeção, a saber:

- canal verde – o contêiner não é aberto, nem se verifica seu conteúdo, confiando-se integralmente nas declarações do embarcador;
- canal amarelo – neste caso a inspeção restringe-se ao exame documental, ainda sem a abertura do contêiner;
- canal vermelho – a inspeção é completa, fazendo-se a desova completa do conteúdo do contêiner, a verificação rigorosa das mercadorias e a reposição do conteúdo ou ovação.

Esse sistema de inspeção ocorre tanto na importação quanto na exportação.

De forma generalizada, nas exportações, as inspeções vêm adquirindo a situação de inspeção sumária ou visual, sem a retirada das mercadorias dos contêineres.

Nas inspeções das cargas importadas, os contêineres são desovados para o armazém e aguardam o reembarque em outros veículos rodoviários.

Muitas vezes, as mercadorias são entregues em caminhões com carroceria fechada (tipo baú) e, em outros casos, por solicitação do importador, são recolocadas no contêiner e remetidas ao destino final.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Não há qualquer verificação ou inspeção no interior dos contêineres com objetivos de segurança com respeito a atentados ou terrorismo realizado pela instalação portuária. Tal inspeção cabe às autoridades governamentais.

A administração do Porto não interfere nas atividades de inspeção de conteúdo, restringindo-se à verificação documental e os dados externos de caracterização do contêiner.

A pesagem na balança rodoviária tem por objetivo principal a verificação dos limites de carregamento da unidade, considerando sempre como verdadeiras as declarações dos embarcadores na origem.

A eventual colocação de conteúdo distinto do declarado pelo embarcador, foge ao controle e verificação do Porto.

Riscos de incidentes de segurança

Os riscos decorrentes têm relação com atividades voltadas para a realização de atentados com a colocação, no interior dos contêineres, de artefatos explosivos ou produtos perigosos. Tais riscos não podem ser reduzidos com medidas de segurança adotadas pelo terminal.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

b. verificação dos equipamentos utilizados no controle do carregamento e descarga das embarcações.

Antecedentes

O controle do carregamento e descarga das embarcações é feito através de verificação visual dos dados dos contêineres, com a remessa via rádio para o sistema

informatizado, seja no embarque ou descarga, seja no posicionamento nas pilhas de estocagem.

A ocorrência de eventual embarque ou descarga de unidade não listada é imediatamente registrada e apontada pelo sistema, assim como outras divergências de dados.

Não há qualquer nível de verificação ou inspeção de conteúdo, restringindo-se à verificação documental e os dados externos de caracterização do contêiner.

A pesagem da balança tem por objetivo principal a verificação de limites de carregamento da unidade, considerando sempre como verdadeiras as declarações dos embarcadores na origem.

A eventual colocação de conteúdo distinto do declarado, pelo embarcador, foge ao controle e verificação do Porto.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Não há qualquer verificação ou inspeção no interior dos contêineres com objetivos de segurança com respeito a atentados ou terrorismo realizado pela instalação portuária. Tal inspeção cabe às autoridades governamentais.

A administração do Porto não interfere nas atividades de inspeção de conteúdo, restringindo-se à verificação documental e os dados externos de caracterização do contêiner.

A eventual colocação de conteúdo distinto do declarado, pelo embarcador, foge ao controle e verificação do Porto.

Riscos de incidentes de segurança

Os riscos decorrentes têm relação com atividades voltadas para a realização de atentados com a colocação, no interior dos contêineres, de artefatos explosivos ou produtos perigosos. Tais riscos não podem ser reduzidos com medidas de segurança adotadas pelo terminal.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

2.3.8. Áreas de fundeio, canal de acesso e cais de atracação.

a. verificação dos procedimentos utilizados para vigilância e controle da navegação, fundeio, atracação e da estadia dos navios.

1. fundeio

Antecedentes

O fundeio dos navios realiza-se na área frente ao porto, caso não haja a possibilidade de atracação imediata no cais flutuante. Em geral, os navios chegam ao terminal e são atracados sem a necessidade de fundeio.

Os navios chegam ao Porto com prático a bordo, embarcado em Itacoatiara.

A área designada na carta náutica é bastante ampla e bem abrigada de ventos e corrente, inexistindo relatos de incidentes.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Por situar-se no curso do rio, os navios podem ser abordados por embarcações de criminosos ou terroristas, longe do Porto Chibatão, caso o seu sistema de proteção não seja eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Ataques aos navios fundeados por piratas ou terroristas com o intuito de danificar o navio ou seqüestrar ou capturar as pessoas a bordo.

Uso do navio seqüestrado como arma para colidir com o píer flutuante ou abalroar os navios atracados ou fundeados.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Manter o sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio, na área de fundeio, e a patrulha fluvial realizada pelo porto para reduzir a vulnerabilidade de ataques nas imediações do terminal.

2. canal de acesso

Antecedentes

Por ser um Porto na calha do Rio Negro, não existe canal de acesso no sentido geralmente adotado para os portos situados junto à costa.

O próprio Rio Amazonas, com extensão de cerca de 1.500 km desde a foz, constitui o canal de acesso a todos os terminais na vizinhança do Porto de Manaus.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Por situar-se no curso do rio, os navios podem ser abordados por embarcações de criminosos ou terroristas, longe do Porto Chibatão, caso o seu sistema de proteção seja ineficaz.

Riscos de incidentes de segurança

O acesso marítimo ao porto pode favorecer a utilização de um navio seqüestrado como arma para colidir com o píer flutuante ou abalroar os navios atracados ou fundeados.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o procedimento foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

3. cais de atracação e estadia dos navios.

Antecedentes

Na região de Manaus, com a grande variação do nível das águas, os cais de atracação e estadia dos navios são sempre flutuantes, com acesso através de longas pontes, de modo a possibilitar o trânsito de veículos em qualquer época do ano, nas cheias e vazantes.

Na instalação do Porto Chibatão Alfandegado os navios operam atracados ao cais flutuante, afastado da margem do rio em cerca de 200 m, sendo acessados de terra através de ponte de acesso com trecho também flutuante.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o procedimento foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Por situar-se no curso do rio, os navios atracados podem já ter sido abordados por embarcações de piratas ou terroristas, longe do Porto Chibatão, com o intuito de provocar um incidente de segurança. O sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio e a patrulha fluvial realizada pela instalação portuária reduz a vulnerabilidade de ataque ao navio nas imediações do terminal.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o procedimento foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

b. verificação dos equipamentos utilizados para vigilância e controle da navegação, fundeio, atracação e da estadia dos navios.

1. fundeio

Antecedentes

O fundeio dos navios realiza-se na área frente ao porto, caso não haja a possibilidade de atracação imediata no cais flutuante. Em geral, os navios chegam ao terminal e são atracados sem a necessidade de fundeio.

O porto possui um sistema de CFTV que cobre a área fluvial adjacente, bem como, realiza patrulha fluvial com lancha para a proteção das embarcações fundeadas e atracadas.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Por situar-se no curso do rio, os navios podem ser abordados por embarcações de criminosos ou terroristas, longe do Porto Chibatão, caso o seu sistema de proteção seja ineficaz.

O sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio e a patrulha fluvial realizada pela instalação portuária reduz a vulnerabilidade nas proximidades do terminal.

Riscos de incidentes de segurança

Por situar-se no curso do rio, os navios atracados podem já ter sido abordados por embarcações de piratas ou terroristas, longe do Porto Chibatão, com o intuito de provocar um incidente de segurança.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Manter o sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio, na área de fundeio, e a patrulha fluvial realizada pelo porto para reduzir a vulnerabilidade de ataques nas imediações do terminal.

2. canal de acesso

Antecedentes

O fundeio dos navios realiza-se na área frente ao porto, caso não haja a possibilidade de atracação imediata no cais flutuante. Em geral, os navios chegam ao terminal e são atracados sem a necessidade de fundeio.

Por ser um Porto na calha do Rio Negro, não existe canal de acesso no sentido geralmente adotado para os portos situados junto à costa.

O porto possui um sistema de CFTV que cobre a área fluvial adjacente, bem como, realiza patrulha fluvial com lancha para a proteção das embarcações fundeadas e atracadas.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Por situar-se no curso do rio, os navios podem ser abordados por embarcações de criminosos ou terroristas, longe do Porto Chibatão, caso o seu sistema de proteção seja ineficaz, para causar um incidente de proteção no terminal.

O sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio e a patrulha fluvial realizada pela instalação portuária reduz a vulnerabilidade nas proximidades do Porto Chibatão.

Riscos de incidentes de segurança

O acesso marítimo ao porto pode favorecer a utilização de um navio seqüestrado como arma para colidir com o píer flutuante ou abalroar os navios atracados ou fundeados.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Manter o sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio, na área de fundeio, e a patrulha fluvial realizada pelo porto para reduzir a vulnerabilidade de ataques nas imediações do terminal.

3. cais de atracação e estadia dos navios

Antecedentes

O porto possui um sistema de CFTV que cobre a área fluvial adjacente, bem como, realiza patrulha fluvial com lancha para a proteção das embarcações fundeadas e atracadas.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Por situar-se no curso do rio, os navios atracados podem já ter sido abordados por embarcações de piratas ou terroristas, longe do Porto Chibatão, com o intuito de provocar um incidente de segurança. O sistema de CFTV com câmeras voltadas para o rio e a patrulha fluvial realizada pela instalação portuária reduz a vulnerabilidade de ataque ao navio nas imediações do terminal.

Riscos de incidentes de segurança

Ataque de terroristas ao terminal, previamente embarcados num navio na calha do rio longe do Porto Chibatão.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Manter o sistema de CFTV com câmeras voltadas para a área de atracação dos navios e rondas rotineiras no píer e cais flutuantes.

2.3.9. Áreas de estocagem e armazenamento

a. verificação dos critérios e formas de segregação de produtos perigosos ou especiais.

Antecedentes

Os produtos perigosos ou especiais são objetos de listagem específica, obrigatoriamente encaminhada pelo armador ou agente ao porto de descarga e devem ser manuseados com cuidados especiais, de acordo com a natureza do risco a que estejam sujeitos as pessoas e o meio ambiente, e estocados em locais segregados das demais cargas.

A movimentação de produtos perigosos no Porto Chibatão Alfandegado, em sua maioria, ocorre apenas nas importações e é de baixo percentual em relação ao total de contêineres embarcados e descarregados.

Situação atual

O Porto Chibatão atende os seguintes instrumentos legais sobre produtos perigosos e substâncias nocivas:

- Decreto nº 96044 de 18/05/1988 - Regulamentação do transporte rodoviário de produtos perigosos;
- Portaria MT 204 de 20/05/1997 - Instrução complementar aos regulamentos dos transportes rodoviários e ferroviários de produtos perigosos;
- NBR 7500 - Símbolos de risco e manuseio para o transporte e armazenagem de materiais;
- NBR 7501 - Terminologia - transporte de produtos perigosos;
- NBR 7503 - Ficha de emergência para o transporte de produtos perigosos;
- NBR 9735 - Conjunto de equipamentos para emergência no transporte rodoviário de produtos perigosos;
- NBR 11564 - Embalagem de produtos perigosos;
- NBR 14064 - Atendimento a emergência no transporte terrestre de produtos perigosos;
- NBR 14619 - Transporte terrestre de produtos perigosos - incompatibilidade química;
- NBR 14253 – Manipulação de carga perigosa em portos – procedimentos;
- Manual Marítimo Internacional Sobre Mercadorias Perigosas (Manual IMDG);
- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS);
- Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por óleo por Navio (MARPOL); e
- Norma Interna do Porto Chibatão relativa a mercadorias perigosas.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de controle e estocagem destes produtos em área própria foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

A introdução de explosivos nos contêineres de produtos perigosos antes da entrada no terminal. A inspeção dos contêineres lacrados cabe à Alfândega.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Ter especial atenção aos dutos e canaletas existentes no local de armazenagem de produtos perigosos e substâncias nocivas visando impedir que no caso de vazamento de tais substâncias elas possam ser conduzidas até as águas do Rio Negro.

b. verificação dos procedimentos, controles e equipamentos de vigilância utilizados.

Antecedentes

Através do conhecimento da carga, o porto define o tratamento a ser dado ao contêiner, confinando-o às áreas destinadas a produtos especiais ou perigosos. Os demais contêineres são armazenados no pátio de carga geral.

A vigilância é realizada pelo sistema de CFTV e pelas rondas de vigilantes.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o procedimento foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Nenhum comentário a respeito do item em particular.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Nada a comentar, uma vez que o procedimento foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

2.3.10. Infra-estrutura de segurança

a. verificação das salas de controle.

Antecedentes

O Porto Chibatão Alfandegado possui uma sala de controle para o monitoramento da segurança. Neste local existem monitores com a visão das câmeras que controlam os acessos, armazém, pátio de contêineres, cercas de perímetro, prédio da administração, píer e cais flutuantes e área de fundeio.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Câmeras de segurança do sistema de CFTV não gerarem imagens de todo o perímetro, ocasionando alguns pontos cegos, e nem de todas as áreas restritas.

Câmeras inoperantes ou com a nitidez das imagens incompatíveis com um bom sistema de monitoramento de imagens.

Riscos de incidentes de segurança

Nenhum comentário a respeito do item em particular.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O Operador da Sala de Monitoramento deve exercer a função pró ativa de gerenciamento das ações de resposta no caso de um incidente de segurança, pois tem a visão de todo o terminal através do sistema de CFTV além de ter a capacidade de comunicação com os vigilantes, navios (através do rádio VHF), autoridades governamentais, supervisor de segurança e dirigentes.

O operador da Sala de Monitoramento deve receber treinamento específico nos procedimentos de radiotelefonia marítima para operar o equipamento de VHF marítimo de comunicação com os navios, principalmente nos itens de regras de operação rádio, fraseologia padrão e disciplina nos circuitos, alfabeto fonético internacional, código de números e sinais e procedimentos radiotelefônicos em socorro, urgência e segurança.

O sistema de câmeras deve ser capaz de gerar imagens permanentemente de todo o perímetro do terminal, para que possam ser devidamente monitoradas pela Sala de Monitoramento.

b. equipamentos.

Antecedentes

Para o exercício das atividades de segurança a US do Porto Chibatão conta com os seguintes sistemas:

- Sistema de CFTV (Circuito Fechado de Televisão) com câmeras fixas e Dome.
- O Sistema de CFTV permite a varredura de toda a área do Porto Chibatão Alfandegado além de obter as imagens da operação no navio, quando atracado, através do sistema de zoom do equipamento incluindo a área de fundeio;
- Para atendimento à Seção VI, Art. 17, § 2º da Portaria nº 3518 de 30 de setembro de 2011 da Receita Federal, as imagens geradas pelo sistema de CFTV são arquivadas pelo prazo mínimo de 90 (noventa) dias.
- Sistema de iluminação – Cobre toda a área perimetral, bem como a área interna da instalação portuária;
- Sistema de cadastramento informatizado de identificação e controles de acesso – Este sistema instalado nas portarias com catracas e crachás para a identificação e registro das pessoas que acessam o terminal.
- Sistema de bastões de ronda – Utilizado pelos vigilantes para o controle eletrônico da execução de suas tarefas de ronda. O bastão de rondas é um coletor eletrônico de dados que registra as atividades do vigilante;
- Sistema de comunicações de segurança – O sistema de comunicações de transceptores portáteis que permite a comunicação entre o Supervisor de Segurança, portarias, vigilantes e sala de controle. O porto possui também um transceptor de VHF marítimo adequado às comunicações de segurança com os navios e embarcações atracados e fundeados;
- Detectores de metais portáteis; e
- Serviço de patrulha fluvial com lancha para a proteção dos navios e embarcações fundeadas.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o atual sistema de controle foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Sabotagem no sistema distribuição de energia e no gerador de emergência, prejudicando o sistema de monitoramento das imagens do CFTV.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

As câmeras de segurança do sistema de CFTV devem gerar imagens de todas as áreas restritas e de todo o perímetro, não permitindo pontos cegos, e com a nitidez das imagens compatíveis com um bom sistema de monitoramento de imagens.

O gravador que armazena as imagens do CFTV, deve estar localizado em ambiente diverso ao da Sala de Monitoramento ou estas imagens serem replicadas para outro local para que se possua um backup.

O terminal deve possuir um plano de manutenção preventiva para dos equipamentos de vigilância, principalmente das câmeras e rádios.

c. equipes de segurança.

Antecedentes

A Unidade de Segurança (US) tem a responsabilidade de executar os serviços de segurança patrimonial do Porto Chibatão. Opera armada e uniformizada 24 horas por dia por vigilantes pertencentes ao quadro do pessoal do terminal portuário e de empresa terceirizada. São formados de acordo com as normas previstas pela Portaria Nº. 3.233 de 14 de dez de 2012 do Departamento de Polícia Federal.

A US é composta pelo seguinte pessoal, trabalhando em escala de 12x36:

Efetivo da US orgânica:

- 1 Gerente de Segurança
- 1 Coordenador de Segurança
- 1 Supervisor de Segurança
- 2 vigilantes

Efetivo da US terceirizada:

- 4 Inspetores de Segurança
- 22 Vigilantes de Portaria
- 32 Agentes de Portaria

A US é chefiada pelo Supervisor de Segurança Portuária, formado pelo Curso Especial de Formação de Supervisor de Segurança Portuária – CESSP, organizado pela CONPORTOS/SENASP.

A US poderá ser reforçada dependendo das ameaças detectadas, pela evolução dos cenários envolvendo terrorismo ou ações criminosas que possam afetar o Porto Chibatão e pelo nível de proteção adotado pelas autoridades governamentais.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Os membros da Unidade de Segurança não tem recebido treinamento básico nos assuntos do código ISPS. Este treinamento deve ser realizado para todos os vigilantes da Unidade de Segurança, bem como, para todo o pessoal empregado no serviço de portaria e para o operador da Sala de Monitoramento.

Riscos de incidentes de segurança

Nenhum comentário a respeito do item em particular.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Os membros da Unidade de Segurança devem receber treinamento de acordo com o item 18.2 da Parte B do Código ISPS, bem como para todo o pessoal empregado no serviço de portaria e para o operador da Sala de Monitoramento.

O Plano de Segurança no item 4.10 (Treinamento) apresenta um plano de instrução nos assuntos do Código ISPS, que deve ser aplicado.

O treinamento é da responsabilidade do Supervisor de Segurança do terminal portuário e deve ser por ele supervisionado.

Aplicar também o Programa de Avaliação de Desempenho que consta da letra "d" do item 4.9.1 do Plano de Segurança atualizado, que tem como propósito principal desenvolver o potencial humano da Unidade de Segurança, permitindo a cada elemento obter o máximo crescimento profissional possível.

d. planos de segurança existentes.

Antecedentes

Em cumprimento ao Código ISPS e às Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, derivadas daquele código internacional, foi elaborado o primeiro Plano de Segurança Pública Portuária para o Porto Chibatão Alfandegado em abril de 2004, pela Empresa de Segurança Vergo Consultores Associados, aprovado pela CONPORTOS.

Situação atual

O Plano de Segurança foi atualizado no mês de julho de 2014 pela Empresa Sagres Consultores Associados Ltda.

Após a realização de alterações físicas ao Porto Chibatão, em cumprimento à Resolução nº 37 da CONPORTOS de 21 de junho de 2005, que dispõe sobre as auditorias, emendas, atualização e revisões dos Planos de Segurança Pública Portuária das Instalações Portuárias, e por recomendação da CONPORTOS após auditoria realizada no porto em agosto de 2014 foi elaborado este novo Estudo de Avaliação de Riscos.

Vulnerabilidade verificada

Não foi constatada nenhuma vulnerabilidade.

Riscos de incidentes de segurança

Não foi constatado nenhum risco de incidentes de segurança.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Deverão ser implementadas auditorias internas (preferencialmente uma vez por ano), de forma a que o Plano de Segurança possa periodicamente ser testado quanto a sua eficácia e adequação às transformações a que o terminal possa passar. Esta auditoria interna pode se orientar pelo anexo I da Resolução 47 da CONPORTOS.

2.3.11. Prováveis alvos de um ataque.

Identificação dos alvos

Serão considerados como alvos de um ataque, a infra-estrutura e bens móveis que, se afetados por um incidente de proteção ou ato ilícito e considerando a importância da instalação portuária aliada à possível perda de vidas, apresentem a possibilidade de interromper as operações e/ou causarem danos significativos.

Desta forma, foram identificados os seguintes alvos:

- Armazém;
- Área das subestações de energia elétrica e o gerador de emergência;
- Área do poço artesiano e a caixa d'água;
- Área de armazenagem de cargas perigosas;
- Sala de Monitoramento e Data Center (local onde são armazenadas as imagens geradas pelo CFTV) e

• Píer e cais flutuante.

Antecedentes

As áreas são monitoradas pelo sistema de CFTV, pelos vigilantes e pelos encarregados dos pátios durantes as operações de carga e descarga dos contêineres.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de segurança foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Instalar explosivos na carga, avaria ou imobilização de fontes primárias de energia e de emergência, contaminação da água potável, introdução furtiva de clandestinos.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Prováveis conseqüências

Caso as ameaças consideradas (listadas no Anexo A) tenham sucesso num ataque ao Porto Chibatão, poderiam causar:

- a paralisação das atividades do Porto Chibatão Alfandegado;
- prejuízos financeiros e materiais;
- roubo, adulteração de produtos ou inserção de explosivos ou produtos perigosos com destinação ao exterior;
- danos físicos decorrentes não só do ato em si, como possível explosão, incêndio ou exposição aos produtos perigosos; e
- danos à imagem do Porto Chibatão Alfandegado junto aos clientes.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

As áreas classificadas como de acesso restrito no terminal são possivelmente os prováveis alvos de um ataque, portanto, devem estar claramente marcadas, indicando que o acesso àquelas áreas é restrito e que a presença de pessoas não autorizadas constitui uma violação de proteção além de serem monitoradas continuamente pelas câmeras do CFTV e rondas por vigilantes.

2.3.12. Treinamento e divulgação

a. verificação do nível de conhecimento das equipes.

Antecedentes

O Plano de Segurança Pública Portuária elaborado pela Organização de Segurança Vergo Consultores Associados em 2004 e aprovado pela CONPORTOS possui o apêndice VII – Formação e Treinamento, que determina os treinamentos a serem executados para os funcionários do Porto Chibatão.

Situação atual

No ítem 4.10 do Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014 existe um programa de Formação e Treinamento nos assuntos do Código ISPS.

O terminal não tem cumprido o planejamento de treinamento de segurança, nem efetuado os registros adequados dos treinamentos realizados.

Não tem sido realizados treinamentos para todos os funcionários do porto (não componentes da Unidade de Segurança), conforme preconizado no item 18.3 da Parte B do Código ISPS.

Não tem sido realizadas simulações e exercícios, preconizados no item 18.4, 18.5 e 18.6 da Parte B do Código ISPS.

Vulnerabilidade verificada

A falta de treinamento adequado dos vigilantes, bem como a não realização de simulações e exercícios poderá comprometer todo o sistema de segurança do terminal, porque o vigilante que não conhece adequadamente as suas atribuições, assim como, a legislação e normas pertinentes, não poderá exercer com eficácia sua função.

A falta de treinamento dos funcionários do porto, não envolvidos diretamente na segurança, bem como, a ausência de uma mentalidade de proteção, poderá prejudicar a identificação antecipada de um incidente de segurança.

Riscos de incidentes de segurança

Os riscos envolvidos com a falta de treinamento poderão ser derivados de falhas nos setores de controle de áreas restritas, controle de acesso e identificação, monitoramento das barreiras, área restritas e demais áreas da instalação portuária e falhas na comunicação entre vigilantes, com a Central de Monitoramento, com os navios atracados e com as autoridades de segurança.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014 que apresenta um plano de instrução nos assuntos do Código ISPS.

Procedimentos recomendáveis

Aplicação do treinamento previsto no Plano de Segurança atualizado.

Realização dos cursos de reciclagem de vigilantes a cada 2 anos, conforme previsto na Portaria nº. 3.233 de 14 de dez de 2012 do Departamento de Polícia Federal, alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF

b. a periodicidade dos treinamentos.

Antecedentes

O terminal não tem cumprido o planejamento de treinamento de segurança, nem simulações, nem exercícios na periodicidade necessária.

Situação atual

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014 que apresenta um plano de instrução nos assuntos do Código ISPS.

Vulnerabilidade verificada

Uma falha no treinamento dos vigilantes poderá comprometer todo o sistema de segurança do terminal, uma vez que o vigilante que não conhece adequadamente as suas atribuições, bem como, a legislação e normas pertinentes, não poderá exercer com eficácia sua função.

Riscos de incidentes de segurança

Os riscos envolvidos com a falta de treinamento poderão ser derivados de falhas nos setores de controle de áreas restritas, controle de acesso e identificação, monitoramento das barreiras, área restritas e demais áreas da instalação portuária e falhas na comunicação entre vigilantes, com a Central de Monitoramento, com os navios atracados e com as autoridades de segurança.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014 que apresenta um plano de instrução nos assuntos do Código ISPS.

Procedimentos recomendáveis

Aplicação do treinamento previsto no Plano de Segurança atualizado.

Realização dos cursos de reciclagem de vigilantes a cada 2 anos, conforme previsto na Portaria nº. 3.233 de 14 de dez de 2012 do Departamento de Polícia Federal, alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF

c. a existência de eventos destinados à divulgação dos procedimentos padrão de segurança, com indicação da eficácia e abrangência dos treinamentos e da divulgação desses procedimentos em caso de alerta.

Antecedentes

O Plano de Segurança Pública Portuária elaborado em 2004 pela Organização de Segurança Vergo Consultores Associados, aprovado pela CONPORTOS, não estabelece eventos deste tipo.

Situação atual

Não foi realizado nenhum evento deste tipo além dos treinamentos para os vigilantes da US. Durante os treinamentos realizados foram explicados somente os procedimentos operacionais internos do terminal.

Vulnerabilidade verificada

A falta de divulgação dos procedimentos padrão de segurança para os vigilantes poderá comprometer todo o sistema de segurança do terminal.

Riscos de incidentes de segurança

A não divulgação dos procedimentos de segurança poderá afetar a segurança do terminal como um todo assim como a não realização de um treinamento adequado.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014 que apresenta um plano de instrução nos assuntos do Código ISPS.

Procedimentos recomendáveis

Todos os colaboradores do porto, que não estejam diretamente ligados à segurança, devem ter conhecimento e estar familiarizado com as disposições relevantes do Plano de Segurança, inclusive as medidas de segurança previstas.

Este treinamento deve incluir uma orientação geral sobre a proteção do terminal com o objetivo de motivar a comunicação imediata sobre quebras de segurança, auxiliar os membros da Unidade de Segurança no reconhecimento de atividades suspeitas e garantir a sua devida comunicação além de familiarizá-los com o conteúdo das normas e procedimentos internos existentes.

2.3.13. Modelo de Segurança.

1. estrutura

Antecedentes

A Unidade de Segurança (US) opera armada e uniformizada 24 horas por dia por vigilantes pertencentes ao quadro do pessoal do terminal portuário e de empresa terceirizada, trabalhando em escala de 12x36.

No efetivo da US orgânica constam: 1 Gerente de Segurança, 1 Coordenador de Segurança, 1 Supervisor de Segurança e 2 vigilantes.

No efetivo da US terceirizada constam: 4 Inspetores de Segurança, 22 Vigilantes de Portaria e 32 Agentes de Portaria

A US é chefiada pelo Supervisor de Segurança Portuária, formado pelo Curso Especial de Formação de Supervisor de Segurança Portuária – CESSP, organizado pela CONPORTOS/SENASP.

A US poderá ser reforçada dependendo das ameaças detectadas, pela evolução dos cenários envolvendo terrorismo ou ações criminosas que possam afetar o Porto Chibatão e pelo nível de proteção adotado pelas autoridades governamentais.

Complementando este sistema, existe um serviço de patrulha fluvial para a proteção dos navios e embarcações fundeadas.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

O terminal não tem cumprido o planejamento de treinamento de segurança, nem simulações, nem exercícios na periodicidade necessária.

Riscos de incidentes de segurança

Os riscos envolvidos com a falta de treinamento poderão ser derivados de falhas nos setores de controle de áreas restritas, controle de acesso e identificação, monitoramento das barreiras, área restritas e demais áreas da instalação portuária e falhas na comunicação entre vigilantes, com a Central de Monitoramento, com os navios atracados e com as autoridades de segurança.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Aplicar o programa de avaliação de desempenho que consta da letra "d" do item 4.9.1 do Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em 2014, que tem como propósito principal desenvolver o potencial humano da organização, permitindo a cada elemento obter o máximo crescimento profissional possível.

Aplicar o programa de treinamento que consta do item 4.10 do Plano de Segurança atualizado em 2014.

2. vigilância eletrônica

Antecedentes

Para o exercício das atividades de segurança a US do Porto Chibatão conta com os seguintes sistemas:

- Sistema de CFTV (Circuito Fechado de Televisão) com câmeras fixas e Dome;
- O Sistema de CFTV permite a varredura de toda a área do Porto Chibatão Alfandegado além de obter as imagens da operação no navio, quando atracado, através do sistema de zoom do equipamento incluindo a área de fundeio;
- Para atendimento à Seção VI, Art. 17, § 2º da Portaria nº 3518 de 30 de setembro de 2011 da Receita Federal, as imagens geradas pelo sistema de CFTV são arquivadas pelo prazo mínimo de 90 (noventa) dias;
- Sistema de iluminação – Cobre toda a área perimetral, bem como da área interna da instalação portuária;
- Sistema de cadastramento informatizado de identificação e controles de acesso – Este sistema instalado nas portarias com catracas e crachás para a identificação e registro das pessoas que acessam o terminal;
- Sistema de bastões de ronda – Utilizado pelos vigilantes para o controle eletrônico da execução de suas tarefas de ronda. O bastão de rondas é um coletor eletrônico de dados que registra as atividades do vigilante;
- Sistema de comunicações de segurança – O sistema de comunicações de transceptores portáteis que permite a comunicação entre o Supervisor de Segurança, portarias, vigilantes e sala de controle. O porto possui também um transceptor de VHF marítimo adequado às comunicações de segurança com os navios e embarcações atracados e fundeados; e
- Detectores de metal portáteis.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

O Sistema de CFTV não gera imagens de todo o perímetro, ocasionando alguns pontos cegos, e nem de todas as áreas restritas. Algumas câmeras estão inoperantes e outras com a nitidez das imagens incompatíveis com um bom sistema de monitoramento de imagens.

Riscos de incidentes de segurança

Neutralização do sistema de vigilância por câmeras com interrupção no fornecimento de energia elétrica ou destruição/sabotagem na Sala de monitoramento. Ainda assim permanecem ativos os vigilantes empregados nas rondas e na patrulha fluvial.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O porto deve complementar o sistema de câmeras para que elas sejam capazes de gerar imagens permanentemente de todo o perímetro do terminal, para que possam ser devidamente monitoradas pela Sala de Monitoramento.

Especial atenção às subestações de energia com monitoramento por câmeras ininterrupto além de rondas por vigilantes.

Elaborar um programa de inspeção periódica do sistema, para verificação do correto funcionamento dos equipamentos, e uma rotina de manutenção periódica.

O sistema deve ser testado quanto ao seu correto funcionamento, devendo ser feitos os ajustes necessários, de forma que se tenha o máximo de confiança na sua operação.

2.3.14. Capacitação da segurança

a. diagnóstico da situação da instalação portuária quanto ao atendimento aos requisitos de segurança e medidas para melhor resposta da administração aos riscos de incidentes que atentam contra a segurança, com abordagem sobre investimentos, aparelhos, cursos, seminários, etc.

Antecedentes

O sistema de segurança do Porto Chibatão foi implementado baseado num Plano de Segurança aprovado pela CESPORTOS e CONPORTOS. A instalação portuária foi inspecionada e certificada no Código ISPS, recebendo a Declaração de Cumprimento.

O sistema opera eficazmente, não tendo acontecido nenhum incidente de segurança relevante após a certificação.

O Plano de segurança aprovado em 2004 foi atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em 2014 para se adequar as alterações da legislação e em virtude de modificações ocorridas no porto desde sua certificação.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de segurança tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

Nenhum comentário a respeito do item em particular.

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

O programa de treinamento constante do item 4.10 do Plano de Segurança atualizado em 2014 deve ser aplicado de forma a distribuir a periodicidade dos treinamentos e simulações para os membros da Unidade de Segurança e demais funcionários do porto, ao longo do ano.

A capacitação dos vigilantes poderá ser melhorada com investimentos em cursos, seminários e eventos similares que venham a contribuir com a evolução das equipes envolvidas com a segurança do Porto Chibatão Alfandegado.

2.3.15. Caracterização das áreas sensíveis

a. representação gráfica da instalação segundo as áreas sensíveis a incidentes de segurança, ou seja, aquelas sujeitas a ações ilegais ou outros atos de mesma natureza, observando as suas funções e os tipos de cargas nelas existentes

São considerados áreas sensíveis os seguintes locais já estabelecidos como áreas restritas:

- Armazém;
- Área das subestações de energia elétrica e o gerador de emergência;
- Área do poço artesiano e a caixa d'água;
- Área de armazenagem de cargas perigosas;
- Sala de Monitoramento e Data Center (local onde são armazenadas as imagens geradas pelo CFTV) e

- Píer e cais flutuante.

A figura a seguir descreve a localização das áreas sensíveis na planta do porto:



2.3.16. Comunicação e banco de dados

a. avaliação de sistemas de comunicação e integração dos agentes de segurança na instalação portuária e fora dela, bem como da disponibilidade de informações apropriadas para as situações de risco já verificadas ou que possam vir a ocorrer.

Antecedentes

O Porto Chibatão possui um sistema interno de comunicações entre os vigilantes e a central de monitoramento e um sistema externo de comunicações com os navios atracados e fundeados e com as autoridades de segurança.

O sistema de comunicação é composto por central telefônica, comunicação eletrônica (via e-mail) e por meio de rádios transceptores portáteis utilizados nas operações de carga e descarga e vigilância, e transceptores VHF marítimo para comunicação com os navios. Os computadores são protegidos por senhas.

O setor de informática é responsável pela operação e manutenção de todos os sistemas informatizados das empresas do grupo J.F.Oliveira Navegação.

O aceso à Internet é executado por link on line dedicado da via rádio e para a segurança do sistema de informática são utilizados programas de segurança Antivírus e Firewall.

O sistema de segurança foi aprovado pela CONPORTOS e tem se mostrado eficaz.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

São as seguintes as vulnerabilidades verificadas:

- invasão dos computadores por hackers para busca de informações ou bloqueio do sistema;
- interceptação das comunicações para busca de informações; e
- avaria no sistema de fornecimento de energia elétrica do porto.

A proximidade dos prédios da casa do gerador, da subestação e do poste com transformador de entrada de energia, com a entrada do complexo junto à Rua Zebu deixa vulnerável o sistema de fornecimento de energia elétrica ao Porto Chibatão Alfandegado, uma vez que em caso de um ato contra estes equipamentos as operações de segurança serão seriamente prejudicadas.

Riscos de incidentes de segurança

Invasão no sistema de informática e suspensão do fornecimento de energia elétrica.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Além das medidas de segurança previstas no Plano de Segurança aprovado, reforçar a vigilância na parte externa do porto junto ao poste com transformador de entrada de energia nos níveis 2 e 3 de proteção.

Quanto à invasão do sistema de informática por hackers, as técnicas empregadas pelos invasores de informações de computadores são aperfeiçoadas constantemente. Cabe ao setor de informática do grupo empresarial empregar os procedimentos e equipamentos mais modernos existentes para se proteger de ataques deste tipo.

b. Integração dos agentes de segurança na instalação portuária e fora dela.

Antecedentes

O Sistema interno de comunicações de segurança utiliza transceptores portáteis que permitem a comunicação entre o Supervisor de Segurança, portarias, vigilantes e sala de controle. O porto possui também um transceptor de VHF marítimo adequado às comunicações de segurança com os navios e embarcações atracados e fundeados.

A Unidade de Segurança do porto mantém integração com a Capitania Fluvial e as autoridades públicas de segurança, particularmente Polícia Federal, Receita Federal, Polícias Civil e Militar e Corpo de Bombeiros, visando promover a cooperação e propiciar o conhecimento das necessidades das partes envolvidas, facilitando as ações em casos de acionamento dessas autoridades.

Situação atual

Como descrito no item anterior.

Vulnerabilidade verificada

Nada a comentar, uma vez que o sistema de segurança tem se mostrado eficaz.

Riscos de incidentes de segurança

A avaliação completa de riscos, levando em consideração os cenários previstos no item 15.11 da parte B do Código ISPS, encontra-se no Anexo A deste Estudo de Avaliação de Riscos.

Programas de segurança existentes

Plano de Segurança atualizado pela empresa Sagres Consultores Associados em julho de 2014.

Procedimentos recomendáveis

Manter na Sala de Monitoramento uma lista atualizada, com os telefones de contato e que descreva os passos para a comunicação da Unidade de Segurança com as autoridades de segurança locais para o caso de um incidente de proteção.

CONCLUSÃO

O sistema de segurança contido no Plano de Segurança em vigor, para atendimento às normas nacionais e internacionais de segurança portuária, aprovado pela CONPORTOS, é bem estruturado apesar de necessitar de aprimoramento tanto na parte de equipamentos e procedimentos quanto nos requisitos de treinamentos.

No Plano de Segurança Portuário estão descritas as medidas necessárias à mitigação das deficiências e vulnerabilidades encontradas neste Estudo de Avaliação de Risco.

Na execução da revisão da Avaliação de Segurança foi verificado que o terminal possui um sistema de segurança estruturado composto de:

- Unidade de Segurança (US) – com vigilantes, funcionários de portaria e operador da Sala de Monitoramento, contratados de empresa terceirizada, chefiados por um Supervisor de Segurança, funcionário do terminal, com o Curso Especial de Formação de Supervisor de Segurança Portuária – CESSP, ministrado pela CONPORTOS;
- Barreira perimetral - contornando todo o perímetro do porto e áreas sensíveis;
- Áreas classificadas como controladas e restritas;
- Controle de acesso – realizado nos acessos e áreas restritas, identificando as pessoas por meio de um sistema próprio com um crachá de identificação emitido de acordo com a permissão de acesso às áreas e um registro de entrada e saída das áreas controladas e restritas, bem como, o controle de acesso em determinadas áreas restritas realizado por fechaduras e chaves controladas;
- Monitoramento – centralizado na Sala de Monitoramento, com sistema de CFTV e ronda;
- Iluminação de segurança – disposta a permitir a visualização do terminal no período noturno pelas câmeras e pelos vigilantes da ronda; e
- Comunicações de segurança – Composta de transceptores portáteis transportados pelos vigilantes, equipamento de VHF marítimo para comunicação com os navios e telefones para comunicação com as autoridades de segurança.

O porto deverá adotar o Programa de Treinamento, simulações e exercícios incluído no item “4.10 – Formação e treinamento” do Plano de Segurança.

Será necessário também implementar um plano de auditorias internas (preferencialmente uma vez por ano), além das auditorias previstas pela CONPORTOS, de forma a que o Plano de Segurança possa periodicamente ser testado quanto a sua eficácia e adequação às transformações a que o terminal possa passar.

A Análise de Riscos, levando-se em consideração os cenários previstos no item 15.11 da Parte B do Código ISPS, foi realizada a parte e consta do Anexo A deste Estudo de Análise de Risco. A metodologia empregada foi a recomendada nas seguintes publicações:

1) U.S. Coast Guard Navigation and Vessel Inspection Circular nº. 11-02 - Recommended Security Guidelines for Facilities;

2) U.S. Coast Guard Facility Planning Guide;

3) American Bureau of Shipping Guide for Risk Evaluations for the Classification of Marine-Related Facilities; e

4) American Bureau of Shipping Guide for Port Security.

Roberto Ferreira Da Silva
Diretor Presidente
Sagres Consultores Associados Ltda.

Rogério Marcio Mariano
Consultor de Segurança Marítima
Sagres Consultores Associados Ltda.

Aprovado por:

José Ferreira de Oliveira
Representante Legal
Porto Chibatão Alfandegado

Carlos Alberto Gonçalves de Amorim
Supervisor de Segurança
Porto Chibatão Alfandegado