Unidade de Segurança | **US**

Inspeção de Segurança

INS001

Janeiro | **2020**



PSP – Plano de Segurança Portuária

CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA

PORTO CHIBATÃO

CNPJ n° 84.098.383/0001-72

Manaus | AM

HNS Port Consulting & Security Ltda

Organização de Segurança Credenciada no
Ministério da Justiça e Segurança Pública | CONPORTOS

EMPRESA:	**PORTO CHIBATÃO**		INSPEÇÃO N°:
ASSUNTO:	**VISTORIA DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA** - ISPS Code		**001**.2020
DATA:	**27-31/01/2020**	LOCAL: **Manaus, AM**	

OBJETIVO:

- Identificar vulnerabilidades;
- Garantir a implementação das adequações e exigências da CESPORTOS e CONPORTOS; e
- Recomendações de melhoria e soluções para atendimento de legislação específica CONPORTOS.

METODOLOGIA UTILIZADA:

- Visita técnica a toda a área da instalação;
- Visita técnica ocorre com a presença da SSP – Srta. Bárbara;
- Levantamento fotográfico para registro e evidências das vulnerabilidades e não-conformidades levantadas; e
- Avaliação das inconsistências apuradas quanto a implementação do Plano de Segurança (PSP) vigente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Plano de Segurança Portuário – PSP
- Portaria RFB n° 3.518/11 e suas atualizações
- Ato Declaratório Executivo COANA/COTEC n° 002/2003 e atualizações
- Ato Declaratório Executivo COANA/COTEC n° 028/2010 e atualizações
- Instrução Normativa SRF n° 682/2006
- Resolução CONPORTOS n° 52/2018
  (Comissão Nacional de Segurança Pública Portuária nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis)
- ISPS CODE
  (Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias)

RELATÓRIO:

1. OBJETIVO DA INSPEÇÃO

Identificar pontos de não-conformidade previstas nas normativas da CONPORTOS, Plano de Segurança Portuária (PSP) vigente e com relação ao cumprimento a legislação do ISPS Code (com base nas Resoluções da CONPORTOS) e Portarias da Receita Federal do Brasil.

2. ÁREA DO TERMINAL

Durante o exercício de 2019 as auditorias realizadas pela CONPORTOS, foi verificado se a área do Terminal constante no contrato de adesão da ANTAQ é a mesma descrita no PSP, caso exista divergência o Terminal é notificado a regularizar, desta forma estamos apresentando as áreas do Terminal constantes nos contratos de adesão.

No site da ANTAQ estão relacionados os seguintes contratos de adesão, aditivos e TLO:

Contrato de adesão 019-2014-ANTAQ

Contrato de adesão 020-2014-ANTAQ

Contrato de adesão 030/2014-SEP/PR

Primeiro termo aditivo do contrato de adesão 030-2014-SEP-PR

Retificação do primeiro termo aditivo do contrato de adesão 030-2014-SEP

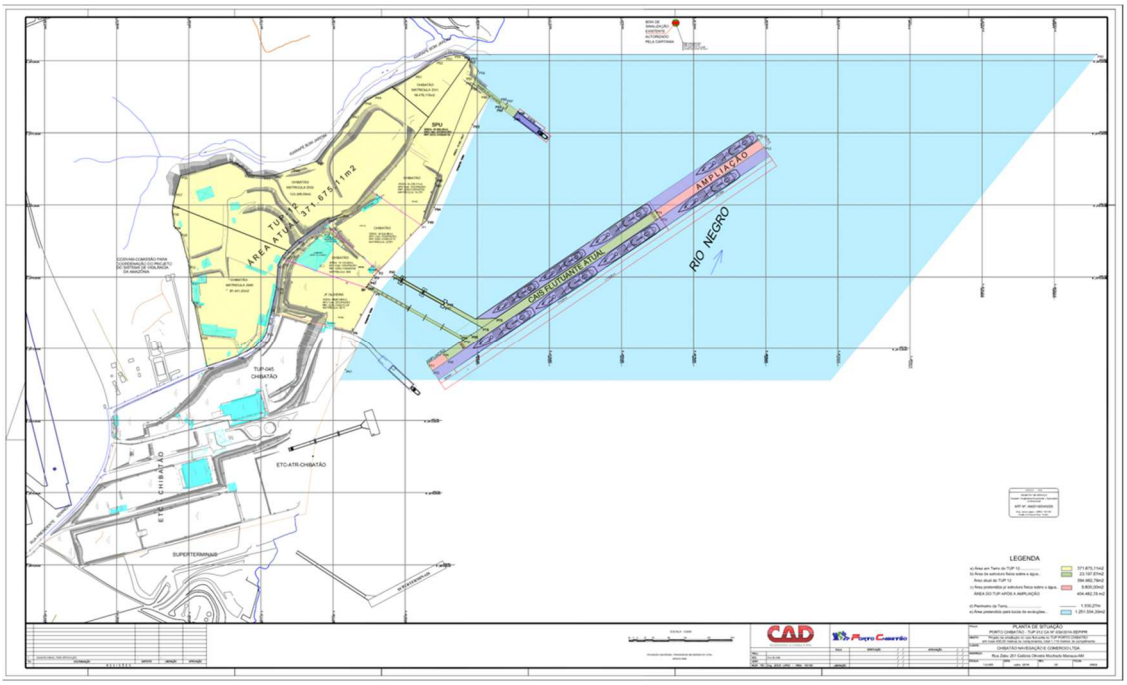
Termo de liberação de operação – TLO – 03-2015-SOG

Contrato de Adesão 03-2018-MTPA

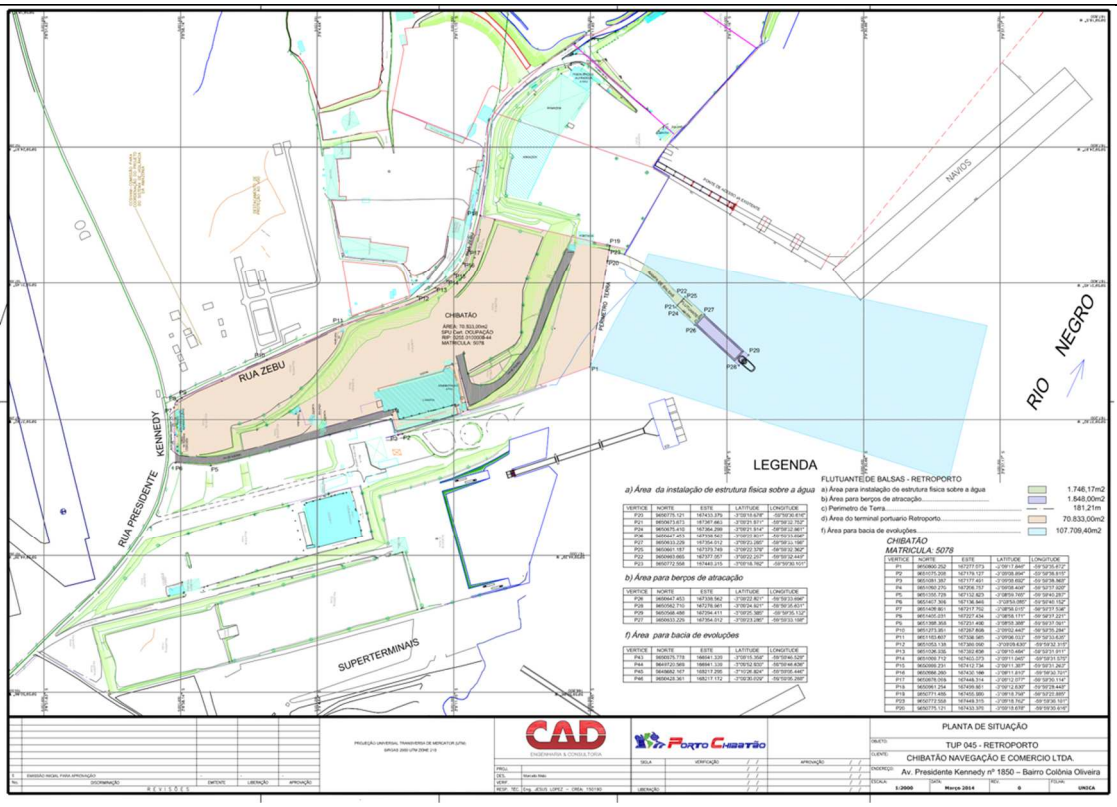
Termo de Liberação de Operação – TLO-n°-25-2018-SOG

O Terminal de uso privado **Chibatão Navegação e Comércio Ltda**, possui duas (02) áreas distintas, conforme os contratos de adesão disponíveis no site da ANTAQ (www.antaq.gov.br), sendo:

- **TUP 12** – CA 018/2018 - MTPA ..... **404.462,78 m²**
  Área sobre a água ..... 23.187,67 m²
  Área em terra ..... 371.675,11 m²
  - Matrícula 2039 - 123.308,50 m²
  - Matrícula 2040 - 81.441,50 m²
  - Matrícula 2041 - 16.476,11 m²
  - Matrícula SPU - 20.650,00 m²
  - Matrícula SPU - 13.091,16 m²
  - Matrícula 8272 - 46.642,60 m²
  - Matrícula 050 - 19.143,68 m²
  - Matrícula 14379 - 24.395,71 m²
  - Matrícula 22701 - 26.534,85 m²



- **TUP 45** – CA 020/2014-ANTAQ ..... **70.833,00 m²**
  Área em terra ..... 70.833,00 m²
  - Matrícula 5078 - 70.833,00 m²



2.1. De acordo com a documentação disponibilizada pela ANTAQ não identificamos o Termo de Liberação de Operação (TLO) do TUP 45;

2.2. O Plano de Segurança Portuário (PSP) vigente não contempla a totalidade das áreas constantes nos contratos de adesão junto a ANTAQ, sendo cobrado pela CONPORTOS nas auditorias dos PSP a área total do TUP;

2.2.1. Para este caso em especial orientamos efetuar consulta junto ao coordenador da CESPORTOS, pois implicará em investimentos para adequação.

3. PERÍMETRO

3.1. Falta de manutenção preventiva e preditiva do material das defesas utilizado nas grades, cercas e alambrados;

3.2. Falta de ofendículos no perímetro;

3.3. Falta de barreira física eficaz para fechamento da Portaria 2 e Portaria 4;

3.4. Equipamentos e objetos depositados junto ao perímetro, obstruindo a ronda e vídeo monitoramento;

3.5. Vegetação densa em alguns pontos do perímetro;

3.6. Iluminação insuficiente em alguns pontos do perímetro e acessos.

4. PÁTIO OPERACIONAL

4.1. Ausência de sinalização vertical de rotas de fuga;

4.2. Passeios seguro – falta manutenção;

5. PORTARIA 1

Foto 1



5.1. Turno do vigilante: 6h – 23h;

5.2. Período SEM vigilante: no período das 23h – 6h, sendo fechado o portão de P8 (adescoberto);

5.3. Linhas de *Gate*:

5.3.1. Duas (02) linhas de entrada e duas (02) linhas de saída, estando preparadas para trabalhar como bidirecionais;

5.3.2. Cancelas automatizadas e sistema de vídeo monitoramento;

5.3.3. Equipadas com sistema OCR; e

5.3.4. Linhas sem balança rodoviária, sendo os campos informados manualmente nas balanças de pátio.

5.4. Número de vigilantes insuficiente para a operação, considerando que existem quatro (04) linhas de *Gate* com operação simultânea e apenas um (01) vigilante;

5.5. O vigilante executa atividades de competência da operação, comprometendo as atribuições específicas e procedimentos de segurança previstos no PSP;

5.6. Ausência de portões. Podendo haver procedimento previsto no PSP para fechamento do portão P8 no caso de uma eventual elevação do Nível de Proteção;

5.7. Ausência de sistema automatizado de controle de acesso/saída de motoristas eficaz (devendo observar normativa prevista na legislação para recintos alfandegados da RFB):

5.7.1. Falta de identificação do motorista por crachá; e

5.7.2. Falta de urna coletora de crachá nas linhas de *Gate.*

5.8. Não identificamos procedimentos de inspeção de cabine por vigilante.

6. PORTARIA 2

Foto 2



6.1. Posto de vigilante 24h, 7 dias da semana;

6.2. Posto de Agente de Portaria 6x1 (segunda à sábado);

6.3. Linhas de *Gate*:

6.3.1. Duas (02) linhas de entrada e duas (02) linhas de saída;

6.3.2. Cancelas automatizadas e sistema de vídeo monitoramento;

6.3.3. Equipadas com sistema OCR; e

6.3.4. Linhas sem balança rodoviária, sendo os campos informados manualmente nas balanças de pátio.

6.4. Identificamos que existe a inversão de fluxo de veículos nas linhas de *Gate* pela operação, sendo os lançamentos imputados no sistema de controle de acesso/saída e *software* de gestão de forma manual, pois a infraestrutura disponível não é preparada para este tipo de operação, sendo as linhas direcionais apenas – o que configura uma não-conformidade;

6.5. Número de vigilantes insuficiente para a operação, considerando a existência de quatro (04) linhas de *Gate* com operação simultânea e apenas um (01) vigilante;

6.6. O vigilante executa atividades de competência da operação, comprometendo as atribuições específicas e procedimentos de segurança previstos no PSP;

6.7. Ausência de portões para fechamento no caso de uma eventual elevação do Nível de Proteção;

6.8. Ausência de sistema automatizado de controle de acesso/saída de motoristas eficaz (devendo observar normativa prevista na legislação para recintos alfandegados da RFB):

6.8.1. Falta de identificação do motorista por crachá; e

6.8.2. Falta de urna coletora de crachá nas linhas de *Gate.*

6.9. Não identificamos procedimentos de inspeção de cabine por vigilante; e

6.10. Acuracidade do sistema de OCR deve ser revista, pois identificamos que o operador de *Gate* digita as informações em diversos casos, não atendendo a legislação vigente e comprometendo acuracidade.

7. **PORTARIA 3** – Linha de *Gate*

Foto 3



7.1. Posto de vigilante 24h, 7 dias da semana;

7.2. Linhas de *Gate*:

7.2.1. Uma (01) linha de entrada;

7.2.2. Equipadas com sistema OCR; e

7.2.3. Linhas sem balança rodoviária.

7.3. O vigilante executa as atribuições especificas de revista, conferência e inspeção do veículo e mercadorias com as respectivas notas ficais e de controle;

7.4. Ausência de sistema automatizado de controle de acesso/saída de motoristas eficaz (devendo observar normativa prevista na legislação para recintos alfandegados da RFB):

7.4.1. Falta de identificação do motorista por crachá; e

7.4.2. Falta de urna coletora de crachá nas linhas de *Gate.*

7.5. Abertura da cancela de forma manual (pelo vigilante), não identificamos leitura de crachá no acesso, sendo apenas por sistema de OCR para os veículos previamente autorizados.

8. **PORTARIA 3** – Estacionamento diretoria e autoridades intervenientes

Foto 4



8.1. Não identificamos sistema de controle de acesso a área do estacionamento, sendo este localizado em área restrita;

8.2. A abertura do portão é de responsabilidade do vigilante e ocorre por controle remoto. Por tratar-se de área alfandegada deverá existir o registro eletrônico do acesso; e

8.3. Na ocasião da inspeção, identificamos que os veículos acessam ao estacionamento sob a supervisão do vigilante, ocorrendo que em alguns casos o acesso é autorizado inclusive com passageiros – o que é uma não-conformidade.

9. **PORTARIA 3** – Acesso de pessoas

9.1. Posto de vigilante 24h, 7 dias da semana;

9.2. Rever os procedimentos e atribuições específicas do vigilante, devendo cumprir com rigor e atenção as atribuições de inspeção e revista;

9.3. Orientamos manter sala reservada para inspeção de tripulantes;

9.4. Não identificamos revista de pessoas e pertences na saída, sendo a inspeção visual superficial;

9.5. Posto de vigilante 24h, 7 dias da semana;

9.6. Rever os procedimentos e atribuições específicas do vigilante, devendo cumprir com rigor e atenção as atribuições de inspeção e revista;

Foto 5



9.7. Posto de vigilante 24h, 7 dias da semana;

9.8. Rever os procedimentos e atribuições específicas do vigilante, devendo cumprir com rigor e atenção as atribuições de inspeção e revista;

9.9. Orientamos manter sala reservada para inspeção de tripulantes;

9.10. Não identificamos revista de pessoas e pertences na saída, sendo a inspeção visual superficial;

9.11. Observamos durante a visita que alguns colaboradores, parceiros e terceiros não utilizam a identificação (crachá) e local visível junto ao corpo, devendo o uso do crachá ser obrigatório e preferencialmente sempre junto ao corpo na altura do peito; e

9.12. Recomendamos rever o l*ayout* atual da portaria e considerar:

9.12.1. todos que demandarem acesso/saída obrigatoriamente devem passar pelos procedimentos de revista, assim como os seus pertences;

9.12.2. orientamos manter a infraestrutura de vestiários FORA da área primária (alfandegada);

9.12.3. proibir o acesso de pessoas (colaboradores e terceiros) com mochilas, sacolas, pertences – sendo o acesso autorizado somente com uniforme e EPI;

9.12.4. observar normas de segurança e evacuação de prédios, atualmente o prédio não atende às normas especificas de segurança;

10. PORTARIA 4

10.1. Vigilante 24h (6x1) de segunda a sábado até as 15h;

Foto 6



10.2. Vigilante 24h (6x1) de segunda a sábado até as 15h;

10.3. Fechamento do portão de *Gate In* aos sábados às 18h;

10.4. *Gate* possui a seguinte infraestrutura:

10.4.1. Duas (02) linhas de *Gate* direcionais de saída;

10.4.2. Sistema de OCR;

10.4.3. Cancelas automatizadas com o OCR;

10.5. Não há balança rodoviária;

10.6. Não há registro de controle de acesso/saída do motorista por sistema de crachá;

10.7. Identificamos que há inversão da linha de *Gate* durante operação com navio, não havendo o registro automatizado do acesso por sistema de OCR conforme exigido pela legislação específica para recintos alfandegados da RFB.

11. PORTARIA 5

11.1. Portaria sem posto de vigilância;

11.2. *Gate* possui a seguinte infraestrutura:

11.2.1. Duas (02) linhas de *Gate.* Uma (01) linha de entrada e uma linha de saída - direcionais;

11.2.2. Sistema de OCR;

11.2.3. Cancelas automatizadas com o OCR;

11.3. Portaria sem posto de vigilância;

11.4. *Gate* possui a seguinte infraestrutura:

11.4.1. Duas (02) linhas de *Gate*. Uma (01) linha de entrada e uma linha de saída - direcionais;

11.4.2. Sistema de OCR;

11.4.3. Cancelas automatizadas com o OCR;

Foto 7



11.5. Não há balança rodoviária;

11.6. Não há registro de controle de acesso/saída do motorista por sistema de crachá;

11.7. Rever acuracidade do sistema de OCR;

11.8. Identificamos pontos cegos do sistema de vídeo monitoramento junto ao portão, prédio de apoio e perímetro.

Foto 8



11.9. Possibilidade de acesso furtivo pela portaria P5 (laterais do *Gate* e lateral do prédio de apoio);

11.10. Possibilidade de acesso de pessoas através das linhas de *Gate* para causar ilícito ou furto;

12. **PORTÃO DIRETORIA** – Pátio 1

12.1. O acesso ocorre através de uma área restrita (área primaria/alfandegada) para uma área pública (fora da área primária/alfandegada), devendo haver registro eletrônico de acesso/saída eletrônico;

Foto 9



12.2. O acesso ocorre através de uma área restrita (área primaria/alfandegada) para uma área pública (fora da área primária/alfandegada), devendo haver registro eletrônico de acesso/saída eletrônico;

12.3. Manter monitoramento do portão 24h, 7 dias da semana;

12.4. Altura do portão deve ser revista;

12.5. E necessário manter registro e imagem da abertura do portão e da pessoa que utilizou o acesso, assim como informações básicas da hora e dia para eventual apuração da RFB e Polícia Federal;

13. PÍER

13.1. Vigilante 24h, 7 dias da semana;

13.2. Sistema de monitoramento por câmeras, devendo ser revisto em qualidade e quantidade;

Foto 10

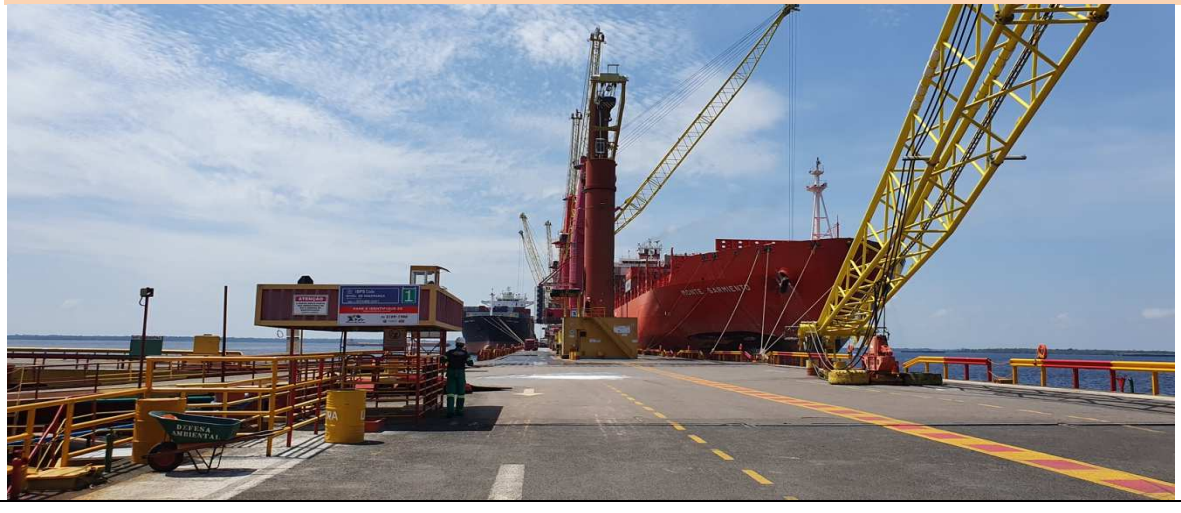
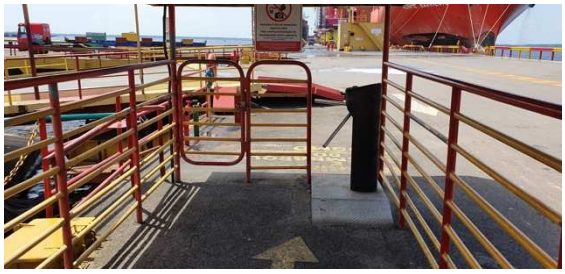


Foto 11



13.3. No dia da inspeção identificamos que apesar de existir infraestrutura necessária para o controle de acesso/saída fluvial a passagem de pessoas ocorre sem o registro do crachá no sistema eletrônico, sendo utilizado o portão anexo a catraca (cadeado aberto).

Foto 12



13.4. O monitoramento do píer deve ser por câmeras fixas;

13.5. Monitorar o contrabordo das embarcações atracadas no píer;

13.6. Garantir o monitoramento das manobras de atracação e aproximação;

Foto 13



13.7. Não identificamos controle de acesso/saída das equipes de rebocadores que deixam/chegam no Terminal via fluvial;

13.8. Setor sem vídeo monitoramento satisfatório (câmeras fixas);

Foto 14



13.9. Setor de manutenção sem monitoramento satisfatório, havendo alto grau de vulnerabilidade e possibilidade de acessos furtivos;

13.10. Manter monitoramento 24h, 7 dias da semana da escada de marinheiro;

Foto 15



13.11. Balsas de combustível - manter monitoramento por câmeras 24h, 7 dias da semana;

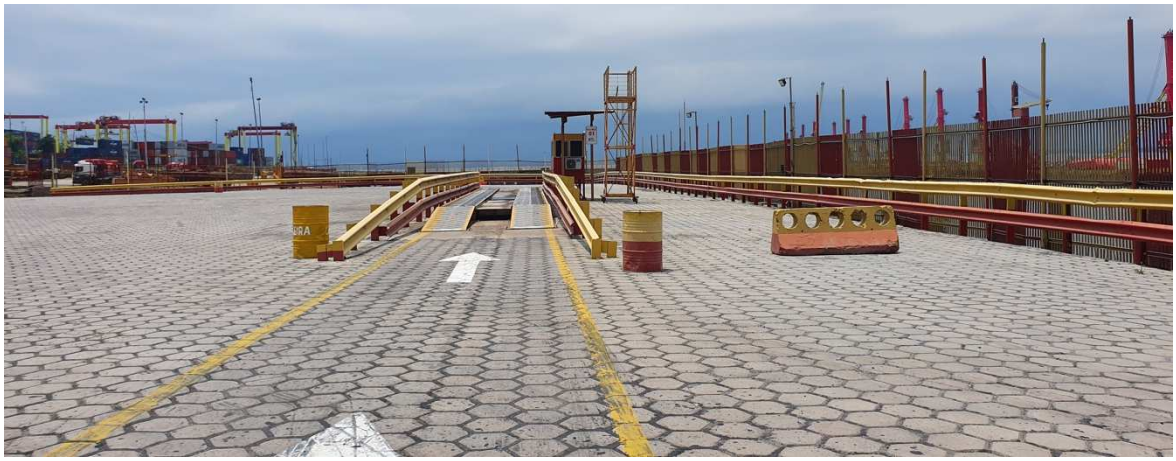
Foto 16



13.12. Rever a barreira física da ponte de acesso e saída do píer, sendo necessário adequar a altura. Alto grau de vulnerabilidade e possibilidade de acesso furtivo;

14. BALANÇAS

Foto 17



14.1. Não identificamos sistema de controle de acesso e ou sistema de OCR no acesso as balanças do pátio 2 e 3;

14.2. A informação do veículo (placa, nome) durante os procedimentos de pesagem é inserida manualmente pelo operador de balança. Sugerimos observar a legislação específica para recintos alfandegados;

15. ARMAZÉM

Foto 18



15.1. Porta dos fundos do armazém aberta. Orientamos manter procedimento claro quando a abertura e fechamento das portas, devendo inclusive existir rigoroso controle de chaves por claviculário;

16. PORTÃO PÁTIO 2 – Rampa da 14

Foto 19



16.1. Garantir o monitoramento 24h, 7 dias da semana;

16.2. Rever os procedimentos de segurança para abertura do portão e operação, devendo prever procedimentos específicos durante a operação;

16.3. Manter as chaves do cadeado em claviculário com controle de retirada/devolução, devendo constar as informações mínimas necessárias para identificação para eventual apuração;

16.4. Identificamos que a instalação portuária apresenta duas realidades distintas, ou seja, existem vulnerabilidades que se apresentam somente no período de chuva com a cheia do rio e outras no período de seca. Desta forma orientamos que a instalação portuária mantenha a ronda e o monitoramento do perímetro sempre atentos e buscando identificar vulnerabilidades não previstas e ou decorrentes de ações do solo, incidentes com embarcações, facilidade de acesso, etc.;

17. PORTÃO PÁTIO 5 – Rampa do 5

17.1. Garantir o monitoramento 24h, 7 dias da semana;

17.2. Rever os procedimentos de segurança quando da abertura e operação, devendo prever procedimentos específicos durante a operação;

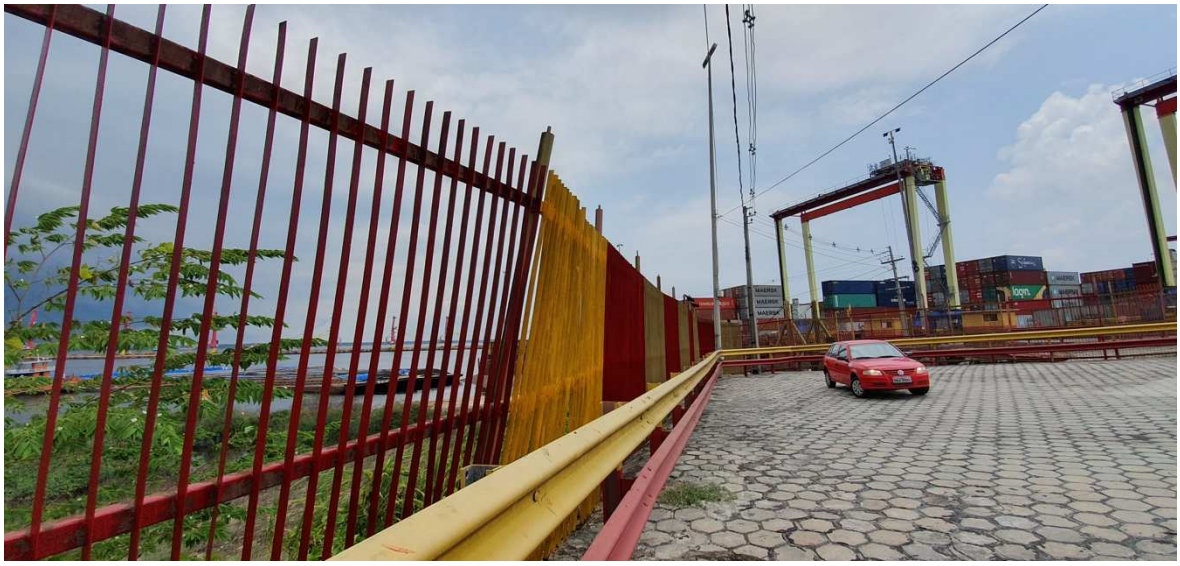
17.3. Manter as chaves do cadeado em claviculário com controle de retirada/devolução, devendo constar as informações mínimas necessárias para identificação para eventual apuração;

Foto 20



18. PERÍMETRO

Foto 21



18.1. Monitorar o perímetro e acessos com sistema capaz de registrar vídeos e imagens em qualidade adequada dia e noite, devendo manter registro das imagens por no mínimo 90 dias ininterruptos;

18.2. Rever e auditar o sistema de monitoramento não podendo haver pontos cegos e garantir que o sistema de gravação de vídeo armazenado é adequado para eventual apuração de incidente de proteção;

18.3. O sistema de monitoramento do perímetro deverá obrigatoriamente ser por câmeras fixas;

18.4. O perímetro não possui ofendículos, devendo ser revisto;

18.5. Garantir a manutenção preventiva da vegetação junto ao perímetro (poda). Orientamos manter o perímetro interno livre de objetos e obstáculos (considerar entre 1,5m e 2m) todo o perímetro;

18.6. Rever o estado das barreiras físicas de defesa, identificamos a falta de manutenção em alguns setores;

18.7. Garantir meios de fechar o Terminal, devendo ser previsto meio eficaz de garantir a segurança da carga e embarcações em operação no Terminal;

19. ÁREA DE CARGA IMO

Foto 22



19.1. Monitorar 24h, 7 dias da semana a área de carga IMO;

19.2. Manutenção preventiva do sistema de drenagem e coleta de resíduos, identificamos a falta de manutenção e limpeza das calhas e tanques de coleta;

20. SALA DA CENTRAL DE MONITORAMENTO

Foto 23



20.1. Infraestrutura disponível:

20.1.1. Câmeras fixas: 331 unidades
20.1.2. Câmeras móveis: 18 unidades
20.1.3. Sete (07) servidores
20.1.4. Dois (02) Nobreak 10 kva
20.1.5. Gerador
20.1.6. *Backup* - Armazenamento em seis (06)
20.1.7. Seis (06) monitores de 32'
20.1.8. Sistema de rádio (canal marítimo)
20.1.9. Sistema de telefonia externo

20.2. O atual *layout* das telas não permite um monitoramento e acompanhamento eficaz, pela disposição das telas e pelo tamanho das imagens disponibilizadas nos mosaicos definidos;

20.3. Identificamos que o atual *layout* não permite a visualização de todas as câmeras, pois existem seis (06) monitores o que permite a visualização de 150 câmeras;

20.4. Não identificamos um sistema de acionamento de Alarme na Central de Monitoramento;

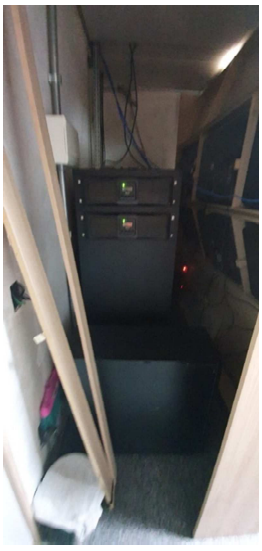
20.5. Não identificamos a sistemática de toques definidos para dissuasão do Alarme em caso de elevação do Nível de Segurança por ordem da CESPORTOS ou CONPORTOS/GSI PR[1];

20.6. A botoeira para acionamento do alarme está situada na P4. O vigilante de P4 não está capacitado para acionamento da botoeira do sistema de alarme e não possui conhecimento da sistemática de toques previamente definidos;

20.7. A parede da sala da Central de Monitoramento, servidores e rack é composto parcialmente por material de *drywall;*

Foto 24





20.8. A central de monitoramento abriga o *rack* do TI, ficando a lógica exposta e *rack* aberto;

20.9. Possibilidade de acesso de pessoas estranhas a segurança patrimonial para manutenção do *rack;*

20.10. *Rack* do sistema de telefonia localizado dentro da sala de monitoramento, podendo existir o acesso de pessoas estranhas ao setor;

[1] Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República

Foto 25

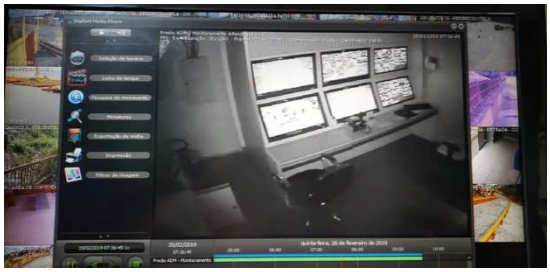


20.11. A sala de servidores não apresenta controle de acesso eficaz;

20.12. *Rack* com lógica, *storage* e servidores com acesso do operador de CFTV, podendo inclusive gravar informações geradas;

Foto 26





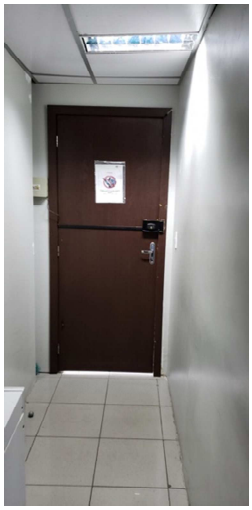
20.13. O monitoramento do sistema de vídeo composto por 349 câmeras é feito por apenas um (01) operador;

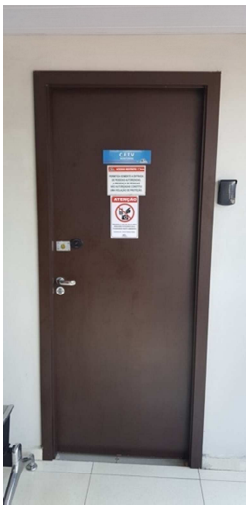
20.14. O turno do operador é das 6h – 18h, sendo 15min de intervalo para almoço;

20.15. Observamos que em determinados horários a sala de monitoramento fica sem o operador. Exemplo: horário de almoço, toalete;

20.16. O operador de CFTV possui acesso aos servidores e dados, inclusive podendo salvar informações em *pen drive* ou *cd-rom* para elaboração de relatórios;

Foto 27



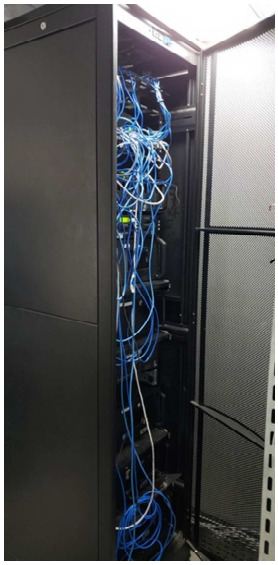
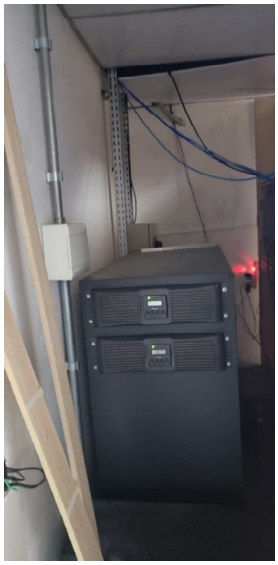
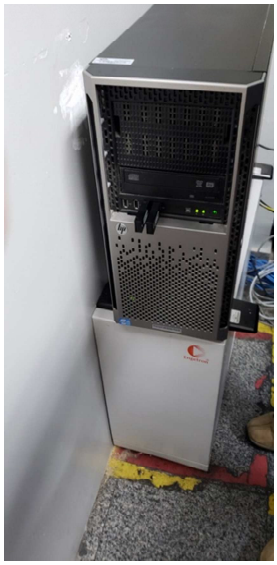


20.17. O acesso a sala de monitoramento ocorre sem o registro eletrônico de acesso (interno/externo);

20.18. Não há o acesso por clausura, garantindo que apenas pessoas previamente autorizadas pelo SSP tem acesso a central de monitoramento, devendo ser uma por vez;

21. VÍDEO MONITORAMENTO

Foto 28


21.1. O sistema de vídeo monitoramento e composto por sete (07) servidores, devendo a infraestrutura de *rack, storage* e lógica ser revista;

21.2. Orientamos fazer um planejamento de todo o sistema de monitoramento, lógica e elétrica, pois a atual infraestrutura não condiz com normas de segurança, normas de segurança da informação e traz risco de perda total das informações.

Foto 29



21.3. Servidores trabalhando em sua capacidade total. Podendo ocasionar lentidão do sistema, falha ou o completo travamento do sistema;

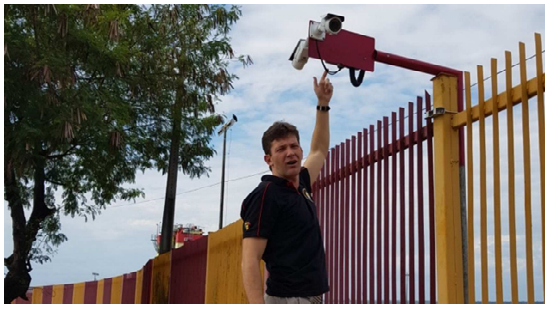
21.4. Servidores trabalhando com horários divergentes, não havendo sincronização com o sistema de controle de acesso;

Foto 30



21.5. Lógica e conexões aparentes (P1), com fácil acesso, possibilitando o desligamento, alteração e ou intuito de danificar e impedir o correto funcionamento;

Foto 31



21.6. Lógica e conexões aparentes e com fácil acesso, facilitando o desligamento, alteração e ou intuito de danificar e impedir o correto funcionamento; (rua Zebu)

Foto 32



21.7. Lógica e equipamentos aparentes e com fácil acesso (P1), facilitando o desligamento, alteração e ou intuito de danificar e impedir o correto funcionamento;

Foto 33



21.8. Lógica e equipamentos aparentes e com fácil acesso, facilitando o desligamento, alteração e ou intuito de danificar e impedir o correto funcionamento;

Foto 34



21.9. Suítes, *decoder* e demais infra do sistema de monitoramento expostas e sem nenhum tipo de segurança ou critério de segurança necessários para preservar as informações e equipamentos;

Foto 35



Foto 36



Foto 37



Foto 38



Foto 39



Foto 40



21.10. A lógica do sistema de vídeo monitoramento em diversos pontos do perímetro está exposta, ficando vulnerável a ilícitos, incidentes, acidentes e intempéries;

21.11. ALTA probabilidade para queimar a fonte dos equipamentos e/ou equipamentos (o que já é comprovado);

21.12. Muitos dos equipamentos utilizados não são recomendados para o fim proposto. Recomendamos revisitar o Diagnóstico (maio/2019) elaborado por empresa especializada contratada, onde evidência e trata de forma técnica a atual estrutura e infraestrutura do sistema de CFTV, elétrica, equipamentos utilizados, lógica, sistema e equipamentos de *backup* e sistema de energia auxiliar;

22. RECOMENDAÇÕES

Recomendamos atenção especial do SSP e gerência para as evidências do relatório, sendo facilmente contornadas e assim estar em conformidade com as determinações da CESPORTOS e PSP.

O Terminal ainda está passando pelo processo de auditoria da CONPORTOS, sendo agora a fase de aprovação do Estudo de Avaliação de Risco – EAR e Plano de Segurança Portuária - PSP, sendo necessário evidenciar a qualquer momento os controles e procedimentos adotados responsáveis por garantir a segurança do Terminal, pessoas, operação e embarcações atracadas. Desta forma é necessário que todas as recomendações sugeridas pela comissão estadual (CESPORTOS) e descritas no PSP estejam efetivamente implementadas e operando, caso contrário o Terminal corre o risco de ser autuado e ter a Declaração de Cumprimento cassada ou suspensa.

É necessário que o Terminal revise o sistema de CFTV em quantidade e qualidade e mantenha o backup de no mínimo 90 dias ininterruptos de todas as imagens, controles de acesso, sistema de OCR em qualidade necessária para eventual apuração de eventos durante o dia como durante a noite.

Salientamos a necessidade de rever os registros e controles de acesso de carga (sistema de OCR), pois identificamos que o mesmo não opera de forma 100%.

Manaus, AM, 30 de janeiro de 2020.

Hans Kuchenbecker
Técnico Credenciado no MJSP | CONPORTOS

HNS PORT CONSULTING & SECURITY LTDA
CNPJ n° 14.876.525/0001-08