CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA

PLANO DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA PORTO CHIBATÃO

JULHO DE 2014

Sagres Consultores Associados Ltda.
Av. N. Sª. dos Navegantes nº 755, sala 507 - Tel/Fax (27) 3227-1664
Vitória – ES – CEP: 29.050-420

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 – REVISADA – DO PLANO DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA DE PORTO CHIBATÃO, DATADA DE 25 DE JULHO 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. INTRODUÇÃO 6
2. ESTRUTURA 7
3. NORMAS A SEREM OBSERVADAS 8
4. DESENVOLVIMENTO 9
    4.1 OBJETIVO 9
    4.2 IDENTIFICAÇÃO 9
        4.2.1 Da Instalação Portuária 9
        4.2.2 Da Organização de Segurança 12
    4.3 METODOLOGIA 14
    4.4 CARACTERIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA 16
    4.5 ÓRGÃOS ENVOLVIDOS E COMPETÊNCIA 20
    4.6 FATORES A SEREM CONSIDERADOS 28
    4.7 ÁREAS DE ATUAÇÃO 32
    4.8 ANÁLISE SITUACIONAL 33
    4.9 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS 47
        4.9.1 Unidade de Segurança 47
        4.9.2 Dirigentes e demais funcionários da instalação 54
        4.9.3 Sistema de cadastramento 55
        4.9.4 Normas de acesso de pessoas 58
        4.9.5 Sistema de cadastramento 63
        4.9.6 Normas de acesso 66
        4.9.7 Procedimentos e registros 69
        4.9.8 Procedimentos para o controle, acesso e detecção 74
        4.9.9 Procedimentos de acesso às informações 78
        4.9.10 Procedimentos para proteção de informações 80
        4.9.11 Equipamentos e sistemas de segurança 82
        4.9.12 Procedimentos para controle das atividades 84
        4.9.13 Procedimentos de integração operacional 85
        4.9.14 Sistemas de comunicação 86
        4.9.15 Procedimento de comunicação 87
        4.9.16 Sinais de alarme 90
        4.9.17 Estabelecimento de níveis 93
        4.9.18 Procedimentos para controle de movimentação navio/terra 98
        4.9.19 Procedimentos para controle de armas de fogo 98
        4.9.20 O comandante da embarcação 99
        4.9.21 Relatório Estatístico de Ilícitos Penais 100
    4.10 FORMAÇÃO E TREINAMENTO 101
    4.11 AUDITORIAS E REVISÕES 106
    4.12 RELATÓRIO CONCLUSIVO 108

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

ANEXOS AO PSPP DO PORTO CHIBATÃO

ANEXO	TÍTULO
A	Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos
B	Planos Contingentes
C	Glossário
D	Cópia do Contrato de Prestação de Serviço
E	Resolução CONPORTOS nº 05/03
F	Resolução CONPORTOS nº 09/03
G	Resolução CONPORTOS nº 12/03
H	Cópia do comprovante da certificação da Organização de Segurança
I	Cópia dos comprovantes de cadastramento das pessoas que elaboraram o PS
J	Cópia da deliberação da CONPORTOS que aprovou o Estudo de Avaliação de Risco do Porto
K	Cópia do voto e da ata de aprovação do PSPP pela CESPORTOS
L	Planta Geral do Porto

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

1. 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 o primeiro Plano de Segurança Pública Portuária – PSPP, para o Porto Chibatão Alfandegado, pela Empresa de Segurança Vergo Consultores Associados.

A presente revisão do Plano de Segurança foi determinada pela instalação portuária para que este se adequasse às determinações constantes de novas resoluções da CONPORTOS.

Esta revisão do PSPP, assim como a original, tem como propósito implementar um sistema de segurança, prevenção e repressão aos atos ilícitos, às ameaças de terrorismo e outros incidentes similares, que possam vir a atentar contra a segurança das instalações e atividades do Porto Chibatão Alfandegado, em particular, daquelas voltadas ao tráfego internacional.

2. ESTRUTURA

2.1. Folha de Rosto

a. nome do trabalho
b. denominação social da instalação portuária.
c. mês e ano.

2.2. Formatação

a. papel A4,
b. textos em letra arial nº 12
c. planilhas em letras de acordo com a necessidade
d. margem superior = 3,0 cm
e. margem direita = 1,5cm
f. margem esquerda = 3,0 cm
g. margem inferior = 1,5 cm
h. numeração de página

2.3. Seqüência

a. índice
b. aspectos legais
c. objetivo
d. identificação
e. metodologia
f. caracterização da instalação portuária
g. órgãos envolvidos e competências
h. fatores a serem considerados
i. área de atuação
j. análise situacional
k. procedimentos operacionais – conteúdo básico
l. formação e treinamento
m. auditorias e revisões
n. relatório conclusivo.
o. Observações
p. Anexos

3. NORMAS A SEREM OBSERVADAS

3.1. DECRETO 1.507 DE 30 DE MAIO DE 1995.

3.2. RESOLUÇÃO 02/2002 – CONPORTOS

3.3. RESOLUÇÃO 03/2003 – CONPORTOS

3.4. RESOLUÇÃO 04/2003 – CONPORTOS

3.5. RESOLUÇÃO 05/2003 – CONPORTOS (constar)

3.5.1. Para os portos organizados:

a. Plano de Segurança Pública Portuária – PSPP do porto organizado que consolida os Planos de Segurança das instalações portuárias e de uso privativo, localizados na área do porto organizado, devidamente aprovados e anexados.

b. cópia do voto e da ata da reunião da CESPORTOS que acolheu o PSPP.

3.5.2. Para as instalações portuárias de uso privativo fora da área do porto organizado:

a. cópia do voto e da ata da CESPORTOS que acolheu o PS.

3.6. RESOLUÇÃO 09/2003 – CONPORTOS (constar)

a. cópia do comprovante da certificação expedida pela CONPORTOS, em favor da organização de segurança - OS.

b. cópia do contrato de prestação de serviços firmado entre a contratante e a OS.

c. cópia dos comprovantes dos cadastramentos expedidos pela CONPORTOS, de todos aqueles que se envolveram, elaboraram e desenvolveram atividades relacionadas com os trabalhos, pela organização de segurança.

d. cópia da Deliberação da CONPORTOS que aprovou o Estudo de Avaliação de Risco das Instalações Portuárias.

e. o PS da instalação, no original, devidamente firmado pelos representantes legais da contratante, da OS e pelos responsáveis técnicos que o elaboraram.

3.7. RESOLUÇÃO 12/2003 – CONPORTOS (constar)

a. Termo de Referência para Análise e Aprovação dos Planos de Segurança Pública Portuária - TRPS

4. DESENVOLVIMENTO

4.1. OBJETIVO

Este Plano tem o propósito de implementar um sistema de segurança, prevenção e repressão aos atos ilícitos, às ameaças de terrorismo e outros incidentes similares, que possam vir a atentar contra a segurança das instalações e atividades do Porto Chibatão Alfandegado, em particular, daquelas voltadas ao tráfego internacional.

4.2. IDENTIFICAÇÃO

4.2.1. Da instalação portuária

4.2.1.1. Da instalação portuária

a. nome e razão social

Chibatão Navegação e Comércio Ltda**.**

b. 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

c. registros legais

CNPJ: 84.098.383/0001-72

Inscrição Estadual: 04.122.458-2

Reg. Junta Com: 139.0011844-1

Alvará: 6469201

d. telefone

(92) 2129-1900

e. fax

(92) 3132-7311

f. endereço eletrônico

www.grupochibatão.com.br

g. página na Internet

www.portochibatao.com.br

4.2.1.2. dos representantes legais

a. nome

José Ferreira de Oliveira

b. endereço completo

Estrada da Ponta Negra, Alameda Surinam, nº 120, Q/G, LT/120, Jardim das Américas – Bairro da Ponta Negra - Manaus – AM – CEP 69037-260

c. registros legais (CPF, RG, outros)

CPF: 053.621.482-49

RG: 144.569 SEGEG/AM

d. telefone

(92) 2129-1900

e. fax

(92) 3624-2809

f. endereço eletrônico

passarao@portochibatao.com.br

a. nome

Jean Bérgson Lacet de Oliveira

b. endereço completo

Rua Recife, nº 1779, Apto 900 – Adrianópolis - Manaus – AM – CEP 69057-002

c. registros legais (CPF, RG, outros)

CPF: 594.343.762-20

RG: 1.231.024 SEGEG/AM

d. telefone

(92) 2129-1900

e. fax

(92) 3629-3553

f. endereço eletrônico

jeanbergson@portochibatao.com.br

a. nome

Jeany Kriss Lacet de Oliveira

b. endereço completo

Av. Rio Mar n^{0} 237, Apto 600 – Vieiralves - Manaus – AM – CEP 69053-180

c. registros legais (CPF, RG, outros)

CPF: 641345202-15

RG: 1483314-0 SEGEG/AM

d. telefone

(92) 2129-1900

e. fax

(92) 2129-1900

f. endereço eletrônico

jeanykris@portochibatao.com.br

4.2.1.3. do supervisor de segurança - SS

a. nome

Carlos Alberto Gonçalves de Amorim

b. endereço completo

Rua 22 número 465 – Bairro Japiim - Manaus

c. registros legais (CPF, RG)

CPF: 352.249.592-68

RG: 1606335 SSP/PA

d. telefone

(92) 9145.8273

e. fax

Não possui.

f. endereço eletrônico

us@portochibatao.com.br

4.2.2. da organização de segurança e dos técnicos responsáveis pela elaboração do PSPP

4.2.2.1. organização de segurança - OS

a. nome

Sagres Consultores Associados Ltda.

b. endereço completo

Avenida N. Sa. dos Navegantes nº 755 sala 507 - Enseada do Suá – Vitória – ES
CEP: 29.050-420

c. registros legais (CNPJ, Insc. estadual, Alvará e outros)

CNPJ: 05.565.743/0001-22

Inscrição Estadual: Isento

Alvará: 2544602/2008

d. telefone

(27) 3227-1664

e. fax

(27) 3227-1664

f. endereço eletrônico

sagres@sagresmareporto.com.br

4.2.2.2. dos técnicos

a. nome

Roberto Ferreira da Silva

b. endereço completo

Rua Montenegro nº 6 – Ilha do Frade - Vitória – ES – CEP: 29.057-110

c. registros legais (RG, CPF, outros)

RG: 228.125 Marinha do Brasil

CPF: 289.517.517-91

d. telefone

(27) 3324-6564

e. fax

Não há

f. endereço eletrônico

roberto.ferreira@sagresmareporto.com.br

a. nome

Rogério Marcio Mariano

b. endereço completo

Avenida Saturnino de Brito 700/206 - Praia do Canto - Vitória-ES - CEP 29055.180

c. registros legais (RG, CPF, outros)

RG: 370.603 Marinha do Brasil

CPF: 117.641.476-34

d. telefone

(27) 98806.1469

e. fax

Não há

f. endereço eletrônico

rogerio.mariano@sagresmareporto.com.br

4.3. METODOLOGIA

a. Indicar a metodologia aplicada para a elaboração do trabalho, de acordo com o item 4.3 do TRPS.

O processo teve início com o primeiro Estudo de Análise de Riscos do Porto Chibatão que é fundamentalmente uma análise de riscos de todos os aspectos de operação de uma instalação portuária, como preconizado no Código ISPS, parte B, item 1.17, a fim de determinar quais partes dela são mais suscetíveis, e/ou mais prováveis de sofrer um ataque. Este estudo foi realizado pelas empresas Vergo Consultores Associados Ltda. e PETCON – Planejamento em Transporte e Consultoria Ltda. e a metodologia aplicada no processo de Avaliação foi baseada numa matriz de risco, a qual consiste de um processo sistemático e analítico que considera a probabilidade de ocorrer uma falha na segurança e ameaçar a unidade, indivíduos ou uma funcionalidade, permitindo identificar as medidas necessárias para reduzir a vulnerabilidade e mitigar as conseqüências. O objetivo da análise de riscos é fornecer ferramentas e conhecimentos para a determinação de procedimentos que permitam a operação de uma unidade com um risco de nível relativamente baixo.

A seguir, foi elaborada a primeira edição do Plano de Segurança Pública Portuária - PSPP do porto, pela empresa Vergo Consultores Associados Ltda., baseado no Estudo de Análise de Riscos aprovado, com a finalidade de determinar os procedimentos e a infra-estrutura necessária para implantação de um adequado sistema de proteção marítima, incluindo os três níveis de proteção definidos conforme adotados pelo governo, cumprindo-se o disposto na Resolução no 12/03 da CONPORTOS.

O ponto de partida para a elaboração do Plano de Segurança revisado foi a realização de uma Auditoria Interna de Segurança no terminal para verificação da real situação do seu sistema de segurança, bem como as diferenças de procedimentos operacionais e de proteção existentes desde a fase da elaboração da primeira edição do PSPP.

Baseado no resultado da auditoria e tendo como referência a Avaliação de Segurança inicial e a primeira edição do PSPP, ambos aprovados pela CONPORTOS, foi elaborada a revisão do Estudo de Análise de Riscos do Porto.

Finalmente, baseado na revisão da Análise de Riscos, foi elaborada a 1ª revisão do Plano de Segurança de Porto Chibatão, que cumpre o previsto no Termo de Referência para Elaboração do Plano de Segurança Pública Portuária – TRPS (ANEXO I da Resolução CONPORTOS 12/2003) e com o Roteiro para a Elaboração e Análise dos Planos de Segurança Pública Portuária – RPPS (ANEXO II da Resolução CONPORTOS 12/2003), bem como, atende a todos os itens do Código ISPS.

A presente revisão do Plano de Segurança foi determinada pela instalação portuária para que este se adequasse às determinações constantes de novas resoluções da CONPORTOS, 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,

atualizações e revisões dos Planos de Segurança Pública Portuária das Instalações Portuárias.

b. informar se a metodologia atende ao previsto no Código ISPS

A metodologia atende ao disposto no Código ISPS.

4.4. CARACTERIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA



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

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 da 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. área física

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. característica física da instalação

O Porto Chibatão pode ser subdividido, para fins de entendimento deste item, nas seguintes partes:

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



Armazém



Prédio Administrativo

d. áreas terrestres, acessos e cercanias

Acessos rodoviários:

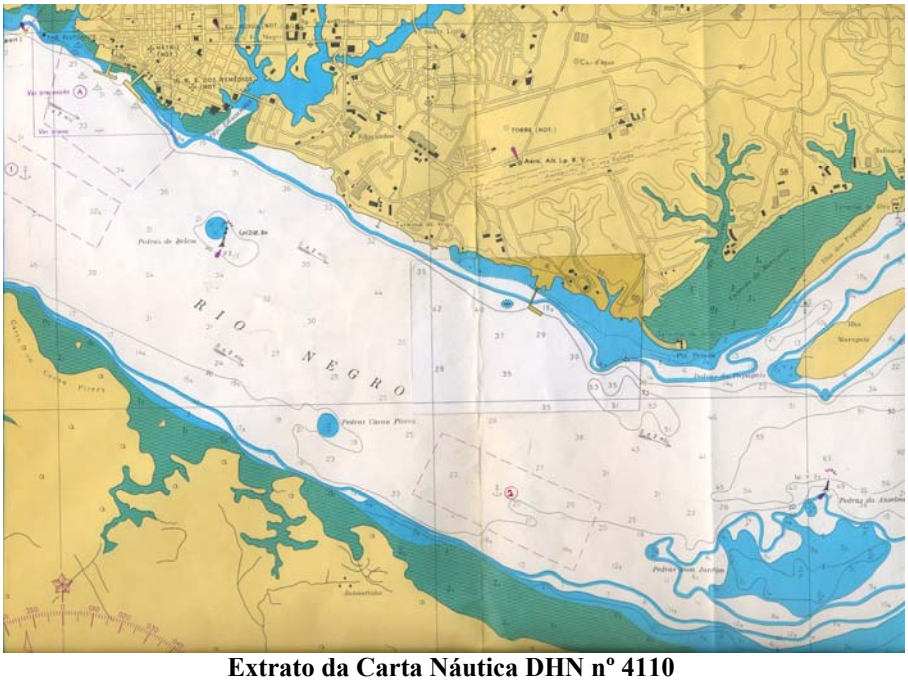
O acesso terrestre ao Porto é feito através da Rua Zebu (antiga Avenida Rio Negro) onde existe um portão de entrada dos veículos e pedestres (portaria 4). A saída dos veículos descarregados ou com contêineres retirados do Porto é feita pelo portão de saída (portaria 5), que também serve para entrada.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

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.

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.

e. áreas marítimas, acessos e cercanias

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 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.

f. representação gráfica (plantas, mapas, croquis)

Anexo L - Planta Geral do Terminal

g. outros

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.

Movimentação de passageiros: não há movimentação de passageiros na instalação portuária.

Modalidade de exploração: Instalação Portuária de uso privativo misto.

Embarcações atendidas: navios de contêineres e de carga geral, nos serviços de navegação marítima de longo curso e cabotagem.

4.5. ÓRGÃOS ENVOLVIDOS E COMPETÊNCIA

Segue um resumo da atuação dos órgãos públicos nos portos e suas competências, conforme descrito no Plano Nacional de Segurança Pública.

4.5.1. Atuação da CONPORTOS

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) é o órgão responsável pela elaboração e implementação do sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

Competência da CONPORTOS

- Baixar normas, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.
- Elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à Organização Marítima Internacional (IMO), assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais.
- Apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos.
- Avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.
- Manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas.
- Encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.
- Elaborar seu regimento interno e atualizá-lo, quando necessário, submetendo-o à aprovação do Ministro de Estado da Justiça.
- Criar e instalar Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, fixando-lhes as atribuições.
- Orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível.
- Gerenciar crises, relativas à segurança pública, quando necessário, em apoio às CESPORTOS.

Referência Legal - Decreto nº 1.507/1995.

4.5.2. Atuação das CESPORTOS

As Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS) são os órgãos responsáveis por prevenir e reprimir os atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

Competência das CESPORTOS

- Baixar normas, em nível estadual, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.
- Elaborar estatísticas dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas.
- Elaborar seu regimento interno e plano de segurança portuária a ser submetido à CONPORTOS.
- Controlar os pontos sensíveis de valor estratégico, nas áreas portuárias.
- Constituir, de acordo com a necessidade, subcomissões em cada instalação portuária do Estado.
- Realizar anualmente, até 30 de setembro, planejamento das atividades da Comissão para o ano seguinte, articulando com os órgãos representados a inclusão dos respectivos recursos orçamentários necessários, observada a programação específica de cada organização e encaminhar o referido planejamento à CONPORTOS.
- Encaminhar, aos órgãos competentes, as avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis.
- Manter estreito relacionamento com os representantes do Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridades nos Portos – PROHAGE.
- Propor alteração na legislação, justificando as propostas.
- Solicitar o apoio da CONPORTOS no gerenciamento de crises, relativas à segurança pública, quando se julgar insuficiente para tal.

Referência Legal - Decreto nº 1.507/1995.

4.5.3. Atuação da Polícia Federal

As Delegacias e os Núcleos Especiais de Polícia Marítima (DEPOM, GEPOM e NEPOM) são os órgãos do Departamento de Polícia Federal responsáveis pela execução direta da atividade de polícia marítima, com atuação nos portos e mar territorial brasileiro,

inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário, e observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.

Polícia Marítima é a atividade de competência privativa do Departamento de Polícia Federal, com o principal objetivo de prevenir e reprimir atos ilícitos praticados contra embarcações na costa brasileira. Cabe também à Polícia Marítima, adotar medidas de segurança que devam ser implementadas nos portos, terminais e vias navegáveis quando não constituam atribuições específicas das Polícias Civil, Militar ou Forças Armadas.

Competência das DEPOM/GEPOM/NEPOM

- Prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro.

- Prevenir e reprimir os crimes de competência da Polícia Federal, praticados na área portuária, adjacências e no mar territorial brasileiro, incluindo o tráfico de armas de fogo, de pessoas, armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres e o terrorismo e outros crimes praticados no âmbito marítimo que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme.

- Executar a fiscalização de migração de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo das embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento do Estatuto do Estrangeiro, nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observando-se o recolhimento das taxas devidas.

- Fiscalizar as embarcações que operam no transporte internacional de cargas e/ou de passageiros, por meio da expedição de passes de entrada e de saída, em todos os portos habilitados para o transporte internacional, ressalvando-se as atribuições dos demais órgãos.

- Manter uma central de comunicação com rádio, telefone, fax e “e-mail”, operando 24 horas, para receber denúncias de prática de ilícitos de competência da Polícia Federal nos portos e mar territorial e, conforme o caso, adotar as medidas pertinentes.

- Policiar a área portuária, mediante o patrulhamento sistemático marítimo e terrestre.

- Buscar a integração dos órgãos que compõem a CESPORTOS, para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos.

Referência Legal - Instrução Normativa nº 2/1999, Departamento de Polícia Federal.

4.5.4. Atuação das Capitanias dos Portos e Fluviais

As Capitanias dos Portos e Fluviais, da Marinha do Brasil, são os órgãos da Autoridade Marítima nas águas nacionais sob sua jurisdição.

Competência das Capitanias dos Portos e Fluviais

- Assegurar a salvaguarda da vida humana no mar e da navegação no mar aberto e hidrovias interiores.
- Assegurar a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.
- Implementar o Controle de Navios pelo Estado do Porto (Port State Control) nas águas nacionais sob sua jurisdição.
- Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.

Referências Legais

- Constituição da República Federativa do Brasil – Art. 142.
- Lei nº 9.537/1997.
- Lei Complementar nº 97/1999.
- Decreto nº 3.897/2001.
- Decreto nº 1.265/1994.
- Decreto nº 1.052/1994.
- Decreto nº 2.596/1998 que regulamentou a Lei nº 9.537/1997.
- Lei nº 9.966/2000 – Prevenção da Poluição em águas sob jurisdição nacional.
- Decreto Lei nº 4.136/2002 que regulamentou a Lei nº 9.966/2000.
- Lei nº 7.203/1984 – Assistência e Salvamento de Embarcações.
- Lei nº 12.815/2013 – Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias.

4.5.5. Atuação da Receita Federal

As Delegacias da Receita Federal (DRF) e Alfândegas da Receita Federal (ALF) são os órgãos da Secretaria da Receita Federal responsáveis pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais, nos limites de suas jurisdições.

Competência das Delegacias e Alfândegas da Receita Federal

- Executar os serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiro, inclusive no que diz respeito ao alfandegamento de áreas e recintos.

- Participar, observada a competência específica de outros órgãos, nas atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem de dinheiro.

- Cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias no País.

- Fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto.

- Exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos.

- Proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação.

- Proceder à apreensão de mercadorias em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável.

- Autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira

Referências Legais

- Constituição da República Federativa do Brasil – Art. 237.
- Lei nº 12.815/2013
- Decreto nº 4.643/2003.
- Decreto nº 6.759/2009.
- Decreto Lei nº 37/1966.
- Portaria nº 203/2012, Ministério da Fazenda.

4.5.6. Atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

A ANTAQ, através da sua Superintendência de Portos, supervisiona, orienta e coordena ações de outorga, fiscalização, desenvolvimento e regulação dos portos e terminais de uso privativo.

Competência da ANTAQ com relação ao Código ISPS

- Habilitar ao tráfego marítimo internacional os portos, terminais de uso privativo e terminais hidroviários do interior;

- Fiscalizar os contratos de concessão e arrendamento em conformidade com o disposto na Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001;

- Fiscalizar as atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias;

- Supervisionar a atuação das administrações portuárias;

- Acompanhar os resultados das políticas de exploração comercial nos portos e a qualidade da prestação de serviços;

- Propor ações fiscais e autuações de infrações e medidas cautelares;

- Adotar as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações podendo exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização;

- Promover a integração com outros órgãos e autoridades relacionadas com a atividade portuária e a defesa da ordem econômica;

- Elaborar propostas para o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, a ser enviada ao Ministério dos Transportes;

- Elaborar estudos que orientem a capacitação de pessoal das administrações portuárias para a boa prática de gestão;

- Propor medidas para proteger os direitos dos usuários, fomentando a competição e intensificando a utilização da infraestrutura;

- Propor ações para promover a integração dos portos com as demais modalidades, incentivando a multimodalidade;

- Propor ações para incentivar o desenvolvimento de práticas de facilitação de comércio exterior nos portos;

- Propor ações para incentivar o desenvolvimento de corredores de transporte ao longo dos eixos e de fluxos de produção, a partir dos portos organizados;

- Estabelecer em conjunto com a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais as diretrizes e procedimentos comuns;

- Supervisionar, orientar e coordenar as ações das gerências que lhe forem subordinadas; e

- Apoiar à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais na celebração de Termo de Ajuste de Conduta.

Referência Legal

- Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001; e
- Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013.

4.5.7. Atuação da Administração Portuária

A Administração Portuária, por meio de sua Guarda Portuária, é o órgão responsável pela vigilância e segurança portuárias, compreendendo todas as ações e procedimentos necessários ao desenvolvimento normal das atividades, com o propósito de prevenir e evitar atos ou omissões danosas que afetem pessoas, cargas, instalações e equipamentos na área portuária.

Competência da Administração Portuária

- Promover a vigilância e a segurança no porto organizado. Na zona primária do porto organizado, a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

- Prestar auxílio às autoridades que exerçam suas atribuições no porto, sempre que requisitada, colaborando com os órgãos de segurança pública e demais autoridades que atuam na área portuária para manutenção da ordem e a prevenção de ilícitos no interior daquelas instalações.

- Exercer o policiamento interno das instalações do porto.

- Zelar pela segurança, ordem, disciplina e fiel guarda dos imóveis, equipamentos, mercadorias e outros bens existentes ou depositados na área portuária, sob a responsabilidade da administração portuária.

- Deter, em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e objetos que tiveram relação com o fato, entregando-os à autoridade competente.

- Registrar a ocorrência, quando constatadas atividades ilícitas, acidentes de trabalho, sinistros ou avarias em equipamentos e veículos ou atividades irregulares que venham a prejudicar o andamento das operações portuárias, mantendo a preservação do local do delito, efetuando os levantamentos preliminares e encaminhando-os à autoridade competente.

- Adotar as seguintes providências, quando da ausência da autoridade competente, em caso de sinistro, acidente, crime, contravenção penal ou ocorrência anormal:
    - remover os feridos para o pronto-socorro ou hospital, comunicando de imediato, o setor de segurança do trabalho;
    - isolar o local para a realização de verificação e perícias, sempre que possível sem a paralisação das atividades portuárias; e
    - acionar o grupo de combate a incêndio, sempre que necessário.
- Buscar a integração dos órgãos que compõem a CESPORTOS, para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos.
- **Referência:** Portaria nº 180/2001, Ministério dos Transportes.

4.5.8. Atuação do Governo do Estado

As Polícias Civil e Militar e o Corpo de Bombeiros são os órgãos do Governo do Estado responsáveis pela preservação da ordem pública e pela incolumidade das pessoas e do patrimônio.

Competência do Governo do Estado

Polícia Civil

- Desempenhar as funções de polícia judiciária.
- Apurar infrações penais, exceto as militares.

Polícia Militar

- Realizar policiamento ostensivo.
- Preservar a ordem pública.

Corpo de Bombeiros

- Executar atividades de defesa civil, além das atribuições definidas em Lei

Referência Legal

- Constituição da República Federativa do Brasil – Art. 144.

4.6 FATORES A SEREM CONSIDERADOS

Dentro do objetivo de elaboração do Plano de Segurança do Porto Chibatão Alfandegado, o setor portuário foi considerado um conjunto harmônico de instalações físicas e de sistemas gerenciais e de logística, composto pela oferta de toda uma infra-estrutura portuária e pela aplicação dos recursos operacionais e humanos, agregados à Inteligência e à disponibilidade de instalações e equipamentos portuários para a realização e desenvolvimento das atividades de transporte armazenamento e movimentação de cargas em geral.

4.6.1 Determinações de Organismos Internacionais e Nacionais

Na elaboração deste plano, foram levados em consideração os seguintes documentos:

- Documentos da Organização Marítima Internacional (IMO), decorrentes da Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima de dezembro de 2002:
  - Código ISPS;
  - Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS;
  - Code Of Practice on Security in Ports[1]
- Resolução CONPORTOS Nº. 02/2002 – Plano Nacional de Segurança Pública Portuária;
- Resolução CONPORTOS Nº 03/2003 – Diretrizes para elaboração de Estudos de Avaliação e Planos de Segurança para Instalações Portuárias;
- Resolução CONPORTOS Nº 05/2003 – Estudos de Avaliação das Instalações Portuárias e de elaboração dos Planos de Segurança Portuária;
- Resolução CONPORTOS Nº 07/2003 - Termo de Referência para os Estudos de Avaliação das Instalações Portuárias;
- Resolução CONPORTOS Nº 010/2003 – Procedimentos para análise dos Estudos de Avaliação de Risco das Instalações Portuárias;
- Resolução CONPORTOS Nº 012/2003 – Termo de Referência e Roteiro para elaboração dos Planos de Segurança Pública Portuária;
- Resolução CONPORTOS Nº 037/2005 – Auditorias, emendas, atualização e revisões dos Planos de Segurança Pública Portuária das Instalações Portuárias.

[1] Documento elaborado juntamente com a Organização Internacional do Trabalho (ILO/OIT)

- Resolução CONPORTOS Nº 039/2007 – Modelo e as normas para a elaboração e encaminhamento do Registro de Ocorrência de Ilícitos Penais – ROIP;

- Resolução CONPORTOS Nº 041/2008 – Modelo e as normas para a elaboração e encaminhamento do Registro de Ocorrência de Ilícitos Penais – ROIP;

- Resolução CONPORTOS Nº 047/2011 – Critérios para a realização de auditorias nas instalações portuárias;

- Resolução CONPORTOS Nº 049/2011 – Critérios para análise e interpretação do Anexo I da Resolução 47/2011 – CONPORTOS que trata das auditorias nas instalações portuárias;

- Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental;

- Estudo de Avaliação de Risco do Porto Chibatão; e

- Guide for Port Security da American Bureau of Shipping.

4.6.2 Ameaças, vulnerabilidades, conseqüências e riscos

Os princípios de gerenciamento de risco reconhecem que, apesar de o risco geralmente não poder ser eliminado, pode ser reduzido.

No escopo do Plano de Segurança, a redução do risco de incidentes é obtida por meio de medidas de segurança, procedimentos e operações.

A meta para o Plano de Segurança é assegurar que, se o nível de ameaça aumentar, as conseqüências ou as vulnerabilidades identificadas na Avaliação de Segurança das Instalações Portuárias diminuirão o suficiente, por meio de medidas de segurança adequadas, para contrabalançar aquele aumento.

Na elaboração do Estudo de Análise de Risco do Terminal foram correlacionados os cenários considerados, as ameaças, as vulnerabilidades levantadas, as conseqüências estimadas e os riscos conseqüentes.

4.6.3 Autoridades com responsabilidades relativas à segurança pública

O Plano de Segurança do Porto Chibatão prevê relações de cooperação por parte do terminal com as autoridades públicas locais ou nacionais responsáveis pela segurança pública. As autoridades foram descritas no item 4.5 e a forma de comunicação estão descritas no item 4.9.15.

Em hipótese nenhuma o plano poderá prever ações de repressão aos atos ilícitos ou incidentes de proteção. Nestes casos o plano prevê que seja feito o acionamento do poder público para que sejam tomadas as medidas de polícia competentes.

4.6.4 O Plano de Desenvolvimento.

Foi considerado no presente PSPP, o Plano de Desenvolvimento do Porto Chibatão Alfandegado.

4.6.5 Medidas de segurança existentes

As medidas de segurança existentes no Porto Chibatão Alfandegado foram avaliadas quanto à sua eficácia com relação à redução de conseqüências e vulnerabilidades e, onde pertinente, foram reformuladas.

As principais medidas de segurança em vigor são:

- Unidade de Segurança (US) – composta por supervisores de segurança patrimonial do terminal e vigilantes, funcionários de portaria e operador da Sala de Monitoramento, contratados de empresa terceirizada, chefiados por um Supervisor de Segurança Portuária, funcionário do terminal;

- Barreira perimetral - contornando todo o perímetro da instalação e áreas sensíveis;

- Áreas classificadas como controladas e restritas;

- Controle de acesso – realizado nos portões 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 – operado a partir da Sala de Monitoramento, com sistema de CFTV e rondas;

- Iluminação de segurança – disposta a permitir a visualização do terminal no período noturno pelas câmeras e pelos vigilantes da ronda; e

- Comunicações de segurança – centralizada na Sala de Monitoramento e composta de transceptores portáteis transportados pelos vigilantes e telefones para comunicação com as autoridades de segurança.

4.6.6 Autoridades com jurisdição sobre as instalações

O Plano de Segurança do Porto Chibatão estabelece com clareza, deveres e responsabilidades correspondentes a cada função dentro da estrutura de segurança, de modo a evitar conflitos na atribuição de deveres relativos à segurança entre a estrutura de segurança do terminal e as autoridades aduaneira, marítima, portuária, sanitária, de saúde pública e de polícia marítima.

São também considerados os canais de comunicação existentes entre a estrutura de segurança da instalação portuária e essas autoridades.

4.6.7 Normas do poder público

O PSPP do Porto Chibatão Alfandegado observa toda a legislação e normas legais pertinentes. Sua estrutura, no entanto, garante a flexibilidade necessária para adequar-se às normas do poder público que ainda venham a ser expedidas com relação aos Planos de Segurança dos Navios, dentre outras.

4.6.8 Normas Legais

Na elaboração do PSPP foram observadas todas as Leis, normas legais e infralegais.

4.7. ÁREAS DE ATUAÇÃO

Foram descritas e analisadas, sob o aspecto de segurança, as vias de acesso rodoviárias e cercanias do Porto Chibatão Alfandegado, os pontos de acesso de pessoas, de veículos e de cargas, a infra-estrutura, cais, as edificações, os pátios e armazéns, as vias de circulação interna, bem como todo o aparelhamento de que o porto dispõe para atender as necessidades do tráfego e a reparação e conservação das próprias instalações. No caso do Porto Chibatão não existe acesso ferroviário nem local homologado para pouso e decolagem de aeronaves. A instalação portuária não dispõe, também, de silos ou áreas de embarque e desembarque de passageiros ou de abastecimento e de suprimento de embarcações.

Quanto às áreas aquaviárias, foram consideradas as áreas de fundeio, de atracação em bóias e de quarentena. A instalação portuária não conta com guias-correntes, quebra-mares e eclusas. Os canais de acesso e bacias de evolução, infra-estrutura e cercanias, conforme indicados em carta náutica e através de dados levantados no local, foram levados em conta na proposição do Plano.

Foram consideradas ainda outras áreas de interesse fora do Porto, contínuas ou descontínuas, destinadas às embarcações ou veículos, que eventualmente atendam as demandas dos navios ou apóiem as tarefas portuárias.

4.8. ANÁLISE SITUACIONAL

a. Antecedentes e Situação Atual

A Pirataria

Segundo o relatório anual da International Maritime Bureau - IMB, ligado à International Chamber of Commerce (ICC), sobre Pirataria e Roubo Armado Contra Navios, em 2013 houve 264 incidentes de pirataria no mundo com 12 navios sequestrados, 202 abordados, 22 atacados com armas diversas e 28 tentativas de ataque. Como resultado direto destes incidentes 1 tripulantes foi morto, 21 feridos e 340 tripulantes foram sequestrados e posteriormente soltos. Atualmente 36 tripulantes de navios são mantidos em cativeiro.

O número de casos de pirataria aumentou consideravelmente até 2010 e a queda no número de casos em 2011, 2012 e 2013 é atribuída aos seguintes fatores:

- patrulha por navios de guerra nos locais considerados de alta atividade dos piratas, como a costa da Somália e o Estreito de Malaca;
- melhor preparo dos navios mercantes com a sua segurança; e
- contratação de guardas armados para a travessia de locais perigosos.

Com estas medidas, o número de incidentes de pirataria na costa da Somália decresceu de 160 em 2011 para 49 em 2012 e 7 em 2013. Em compensação, o número de ataques na Nigéria tem aumentado de 10 em 2011 para 27 em 2012 e 31 em 2013.

No Brasil, segundo o IMB, ocorreram os seguintes ataques registrados a navios no período de 2010 a 2014 (1º semestre):

07/07/2010 – Mosqueiro – Ataque a navio fundeado
31/07/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
16/08/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
25/09/2010 – Mosqueiro – Ataque a navio fundeado
02/10/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
15/10/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
30/10/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
08/11/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
08/11/2010 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
21/01/2011 – Vila do Conde – Ataque a navio fundeado
07/09/2011 – Porto de Belém – Ataque a navio fundeado
17/09/2011 – Terminal Ocrim – Ataque a navio atracado
27/01/2012 – Macapá – Rio Amazonas – Ataque a navio fundeado
22/12/2013 – Porto de Santos – Ataque a navio fundeado
12/04/2014 – Mosqueiro – Ataque a navio fundeado

Em 2010, o porto de Vila do Conde foi o quarto local individual com o maior número de ataques a embarcações ancoradas. O porto que registrou o maior número de ataques (22) foi o porto de Chittagong, em Bangladesh.

Da análise dos ataques relatados pelo IMB no Brasil no período considerado, podemos verificar que eles estão atualmente concentrados na Região Norte (apenas 1 caso em Santos) e na sua quase totalidade foram realizados quando os navios encontravam-se fundeados.

Esta estatística deve orientar as ações de segurança nos portos nacionais. Sem descuidar das medidas de segurança já adotadas em terra, os terminais devem aumentar a vigilância nos navios fundeados que aguardam a atracação e adotar medidas conjuntas com os navios para repelir os ataques piratas.

Nas estatísticas do IMB não aparecem os ataques a pequenas embarcações de transporte de carga e passageiros no Rio Amazonas e seus afluentes, que crescem a cada ano.

A Marinha tem intensificado a patrulha na região norte, tendo realizado uma operação conjunta em janeiro de 2013 na região dos estreitos com a participação de 9 navios fluviais, 240 militares, 10 policiais (civis e militares) e dois agentes do IBAMA. Os resultados finais alcançados foram 136 embarcações inspecionadas, das quais 15 apreendidas pela Marinha e a equipe da Secretaria de Estado de Segurança Pública prendeu 10 pessoas de uma quadrilha de “ratos d’água” que assaltava embarcações na região.

Os ataques a embarcações de lazer também vêm aumentando. A Revista Isto É, na sua edição de 12 de fevereiro de 2012, apresenta uma reportagem especial a respeito.

Segundo a revista, aumentam os números de casos de ataque de assaltantes, denominados de “voadeiros”, que amarram, espancam e torturam suas vítimas. Tais casos têm ocorrido nas imediações de Paraty e Angra dos Reis, no Estado do Rio de Janeiro, e de Ubatuba, Bertioga e Guarujá no Estado de São Paulo. Este incremento no número de casos de ataque é creditado à falta de patrulhamento e repressão nessas áreas marítimas.

O Terrorismo

Na atualidade, pode-se conceituar o terrorismo político-ideológico como o emprego sistemático, premeditado e político-ideologicamente motivado, da violência, contra alvos não combatentes, por grupos subnacionais ou clandestinos, a fim de coagir ou intimidar governos e sociedades.

Neste cenário, destacou-se a Al Qaeda, liderada até maio de 2011 pelo milionário engenheiro saudita Osama Bin Laden.

Essa organização que ganhou destacada projeção no cenário internacional em função dos acontecimentos do dia 11 de setembro de 2001, apresentou ao mundo um novo modelo de terrorismo, no qual, fica evidente a independência com relação às limitações geográficas, governos de estados nacionais, bem como a concepções políticas específicas. Trata-se de um terrorismo político-ideológico com alcance estratégico transnacional.

De uma maneira geral, ao longo do tempo, as organizações terroristas tornaram-se muito bem adestradas na utilização de explosivos convencionais e improvisados, armas automáticas curtas ou longas, bem como de armas anti-carro portáteis. O emprego de técnicas inovadoras tem incrementado sensivelmente a letalidade desses meios.

Hoje, o mundo ocidental vive momentos de grande incerteza e insegurança, e a presença ativa de ameaças terroristas, onde quer que ocorram, além de desencadear um pânico de difícil controle, certamente provocará um elevado número de baixas entre inocentes e um sensível prejuízo econômico.

A morte de Bin Laden não elimina, nem mesmo enfraquecem de forma concreta os diversos grupos que usam a violência contra alvos civis mundo afora na tentativa de alcançar objetivos políticos, em geral atrelados a questões religiosas. Um forte sentimento de vingança pode até nascer como resultado imediato.

A Al Qaeda e outros grupos terroristas feitos sob a sua imagem e semelhança espalhados pela Ásia, Oriente Médio e norte da África continuam ativos, apenas aguardando uma brecha nos esquemas de segurança. Hoje pelo menos dez organizações deste tipo estão operativas no mundo.

Segundo os especialistas mundiais, a Al Qaeda, agora sobre a liderança do médico pediatra egípcio Ayman al-Zawahiri, que de fato já vinha comandando a organização desde 2009, precisa mostrar que ainda é capaz de atuar e ser perigosa. Zawahiri, apesar de não ter o mesmo carisma de Bin Laden, é o ideólogo da organização e um excelente estrategista.

Alguns especialistas em organizações dizem que a estrutura de rede da al Qaeda, opostamente a estrutura hierárquica organizacional é sua força primária. A estrutura descentralizada permite à al Qaeda ter uma base distribuída pelo mundo inteiro enquanto mantém um núcleo pequeno. Estima-se que 100.000 militantes islâmicos tenham recebido instruções nos campos de treinamento da al Qaeda desde sua intercepção, embora o grupo retenha somente um pequeno número de militantes sob ordens diretas. Estimativas raramente colocam sua mão-de-obra acima de 20.000 no mundo todo.

Estudos mostram uma migração da área de atuação da Al Qaeda. A região do norte da África e no Sahel se tornou domínio da Al-Qaeda do Maghreb Islâmico, que atua entre o norte do Mali e o sul da Argélia e caminha para se tornar um importante centro da rede terrorista, enfraquecida no Afeganistão e no Paquistão.

Outro grupo, originário da Al Qaeda, que adquiriu recente importância é o Estado Islâmico do Iraque e do Levante, conhecido pela sua sigla em inglês – ISIS, que tem chamado a atenção no contexto da guerra civil síria. O ISIS é formado pela união de vários grupos insurgentes iraquianos, mas também conta com combatentes experientes, de diversas nacionalidades, que já lutaram no Iraque, no Afeganistão, no Iêmen e na Líbia. Seu principal apoio vem de organizações sunitas e parte de seu financiamento provém de doadores privados residentes em países do Golfo Pérsico. Em janeiro de 2014, a organização declarou que o território que controlava passaria a ser um Califado Islâmico independente. Em fevereiro de 2014, Al-Qaeda anunciou estar dissociada do ISIS.

Os aeroportos, portos, linhas de transmissão e a malha de transportes são alvos em potenciais destes grupos, que devido ao preparo da segurança americana, no momento, deverão mirar em ativos fora do território continental da América do Norte.

Nesse contexto, avulta a necessidade de uma plena integração entre os órgãos voltados para segurança nacional e aqueles voltados para a segurança pública, em todos os níveis, federal, estadual e municipal. Há que se destacar que a experiência, cada vez mais, tem demonstrado uma nítida preponderância da inteligência humana sobre a de sinais e a de imagens.

Entretanto, combater o terrorismo tem se mostrado uma tarefa de crescente complexidade em função, sobretudo, do caráter difuso e transnacional da atual ameaça terrorista. Como exemplo temos os atentados da Maratona de Boston - EUA e ao Shopping Westgate em Nairibi – Quênia, ambos em 2013.

O cenário internacional atual apresenta uma situação em que os atentados terroristas têm sido dirigidos contra:

- Alvos americanos e de seus aliados ou de países que, de alguma forma, têm atuação nos conflitos do Oriente Médio ou estão em choque com grupos de orientação fundamentalista islâmica como a Rússia; e

- Países que estão envolvidos em conflitos regionais ou em guerras civis.

No cenário nacional atual, o Brasil não está envolvido em conflitos com grupos radicais religiosos nem tem participação direta ou indireta nos conflitos do Oriente Médio ou da América do Sul, principalmente na Colômbia. Isto tende a afastar a possibilidade de ocorrência de atentados aqui, tendo como consequência, levar o Brasil a uma posição antagônica aos grupos fundamentalistas islâmicos ou grupos guerrilheiros que atuam na Colômbia e os países que os suportam.

Porém, as táticas terroristas recomendam aos seus militantes que desfiram atentados em ocasiões em que suas ações ganhem visibilidade. Os eventos internacionais que ainda ocorrerão no Brasil podem encorajar estes terroristas a cometer atos extremos.

As autoridades brasileiras acreditam que, a probabilidade de um ataque terrorista contra o Brasil é muito baixa, porém se levarmos em conta que a realização de atentados terroristas depende fundamentalmente da capacidade de penetração de seus atores no país alvo, suas articulações e a dependência de atividades complementares para o sucesso de suas ações, então, nosso grau de vulnerabilidade passa a ser considerado alto no caso de uma ação contra uma delegação estrangeira durante um evento de âmbito mundial realizado no país.

Diante desta possibilidade, o governo brasileiro criou em 2010 a Secretaria Extraordinária de Segurança para os Grandes Eventos, vinculada ao Ministério da Justiça, que junto com o Ministério da Defesa e a Agência Brasileira de Inteligência – ABIN serão os responsáveis pela segurança da Olimpíada do Rio de Janeiro em 2016, tendo atuado com eficiência em outros grandes eventos como a XXVIII Jornada Mundial da Juventude, a Copa das Confederações e a Copa do Mundo de 2014.

Ataques terroristas em eventos esportivos já aconteceram no passado. Os principais foram:

- Jogos Olímpicos em Munique – Alemanha em 1979 – 11 mortos;
- Jogos Olímpicos em Atlanta – Estados Unidos em 1996 – 2 mortos e 120 feridos;
- Liga dos Campeões em Madri – Espanha em 2002 – 17 feridos;
- Campeonato de Tae Kwon Do na Jordânia – A equipe do Iraque foi sequestrada na viagem ainda no território iraquiano em 2006 – 13 mortos;
- Maratona de Walweriaya – Sri Lanka 2008 – 15 mortos e 90 feridos;
- Ataque ao ônibus da Seleção do Togo em Cabinda - Angola 2010 – 3 mortos; e
- Maratona de Boston - Estados Unidos em 2013 - 3 mortos e 170 feridos.

Há mais de vinte anos que as autoridades nacionais conhecem a atuação dos grupos extremistas orientais no Brasil através de informes da CIA, FBI, Interpol e outros serviços de inteligência estrangeiros.

Notícia publicada pela edição nº 2211 da revista Veja, datada de 14 de abril de 2011, informam a atuação do libanês Khaled Hussein Ali em São Paulo, um dos chefes do braço propagandístico da Al Qaeda, que comanda daquela cidade os extremistas do "Jihad Media Battalion" em dezessete países. Esta organização é uma espécie de relações públicas on-line da Al Qaeda que tem como missão divulgar comunicados dos seus líderes e distribuir material publicitário dos seus atentados. A reportagem da revista Veja lista também a atuação de vários ativistas de movimentos extremistas ligados à Al Qaeda e ao grupo radical libanês Hezbolah vivendo no Brasil, alguns deles condenados por crimes de terrorismo nos seus países de origem. Os terroristas se aproveitam da fragilidade da legislação brasileira.

A mesma revista, na edição nº 2213, datada de 20 de abril de 2011, fala da atuação do iraniano Mohsen Rabbani, responsável pelo recrutamento de jovens latino-americanos (incluindo brasileiros) para cursos de "formação religiosa" no Irã.

O centro de recrutamento de extremistas mais ativo no Brasil foi localizado na cidade de Belo Jardim a 180 quilômetros de Recife – PE. De 2007 até abril de 2011, três grupos de brasileiros já visitaram o Irã para fazer pregações radicais que incluem treinamentos em campos militares do Hezbollah.

Também a revista Veja, na sua edição nº 1896 de 16 de março de 2005, faz uma ampla cobertura da Infiltração das Forças Armadas Revolucionárias Colombianas – FRC e suas congêneres no Brasil, incluindo o financiamento de campanhas políticas no país.

A revista Isto É, na sua edição nº 2003 de 26 de março de 2008, apresenta numa reportagem a existência do movimento denominado "Liga dos Camponeses Pobres - LCP", uma organização radical de extrema esquerda que adotou a luta armada como estratégia para chegar ao poder no País através da "violência revolucionária" e que possui 20 acampamentos em três Estados, cujas ações resultaram na morte de 22 pessoas no ano de 2007.

Segundo a revista, os integrantes da LCP controlam cerca de 500 mil hectares. Estão repartidos em 13 bases que se estendem de Jaru, no centro do Estado de Rondônia, às cercanias da capital Porto Velho, se alongando até a fronteira com a Bolívia, região onde eles abriram uma estrada. O propósito dos guerrilheiros seria usá-la como rota de fuga, mas, enquanto não são incomodados pelos órgãos governamentais, a trilha clandestina está sendo chamada de "Transcocaineira" porque por ela, segundo a polícia local, passam drogas, contrabando e as armas da guerrilha.

Sob o manto da "revolução agrária", a LCP empunha as bandeiras do combate à burguesia, ao imperialismo e ao latifúndio, enquanto seus militantes assaltam, torturam, matam e aterrorizam cidades e zonas rurais. Encapuzados, armados com metralhadoras, pistolas, granadas e fuzis AR-15, FAL e AK-47 de uso exclusivo das Forças Armadas, eles já somam quase nove vezes mais combatentes que os 60 militantes do PCdoB que se embrenharam na Floresta Amazônica no início dos anos 70 na lendária Guerrilha do Araguaia.

Segundo as informações publicadas, não há indícios da atuação deste grupo na área marítima ou fluvial.

Outro fator que agrava a atual situação brasileira é a falta de uma legislação antiterrorismo adequada.

A leniência com grupos radicais estrangeiros também é característica da diplomacia brasileira, que não reconhece o Hezbolah, o Hamas nem as FARC como terroristas.

Em parte, este posicionamento governamental está relacionado com a tentativa de associar a imagem do Brasil como um paraíso tropical blindado contra atentados. Mas também existe a preocupação de que uma lei antiterror alcance também os ditos "movimentos sociais", principalmente o Movimento dos Sem Terra – MST, que invade e depreda fazendas, e os anarquistas do Black Bloc, que estiveram presentes em diversos atos pelo Brasil.

Segundo a revista Veja, "a Polícia Federal e o governo americano apontam a atuação dos movimentos sociais como um dos principais impeditivos para um combate mais efetivo ao terror".

Esse posicionamento do governo brasileiro não apenas facilita a instalação e o crescimento destes grupos no país como cria grandes riscos para o futuro imediato.

O Terrorismo Marítimo

O terrorismo na área marítima e portuária também tem suas particularidades. Podemos destacar os seguintes casos mais famosos:

- Achille Lauro em 1985
- USS Cole em 2000
- M. V. Limburg em 2002
- Super Ferry 14 – Filipinas em 2004
- Porto de Ashdod – Israel em 2004
- Terminal Petrolífero de Al-Basra – Iraque em 2004
- USS ASHLAND e USS KEARSARGE em 2005
- MV Golden Lucy em 2008

Nos últimos anos não houve caso importante de registro, o que não significa que não possam acontecer.

O caso mais famoso do terrorismo marítimo ocorreu em outubro de 1985, quando apenas quatro terroristas palestinos, fortemente armados, sequestraram o navio de passageiros italiano "Aquille Lauro" que, com 427 passageiros e 80 tripulantes a bordo, navegava no Mediterrâneo nas costas do Egito. Os sequestradores exigiam a libertação de 50 palestinos prisioneiros em Israel.

A ação desse grupo terrorista no mar levou a Organização Marítima Internacional, conhecida pela sua sigla em inglês IMO, órgão da Organização das Nações Unidas – ONU, a elaborar a Circular nº 443 do Maritime Safety Committee, de 26 de setembro de 1986, recomendando aos países membros a adoção dos seguintes procedimentos:

- A criação de Planos de Segurança para Portos – com o propósito principal de estabelecer medidas para negar o acesso de pessoas não autorizadas na área portuária e criando a figura de um responsável por implementar, fiscalizar e coordenar, com outras autoridades atuantes no porto, as medidas nele estabelecidas. Cabe ainda a esse responsável o treinamento do pessoal e a criação de um arquivo das ocorrências; e

- A criação de um Plano de Segurança para Navios – com o propósito de prevenir o acesso não autorizado a bordo e a criação de um oficial responsável pelo plano, com as tarefas de implementar e fiscalizar as medidas nele contidas, treinar a tripulação, bem como, servir de ligação com o responsável pela segurança do porto.

Foi sugerida também a adoção dos seguintes procedimentos:

- A criação de áreas restritas, com a finalidade de facilitar o controle e estabelecer níveis de segurança compatíveis com as necessidades do porto;

- A criação de barreiras, que impeçam o acesso às áreas não autorizadas;

- A instalação de iluminação de segurança, com fornecimento alternativo de energia para o caso de corte intencional da fonte principal; e

- A instalação de alarmes, sistemas de comunicações e controles de acesso e identificação.

Após a continuação dos ataques terroristas no mar e os ataques de 11 de setembro nos EUA, a IMO 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, foi adotado 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).

Desta forma, este estudo teve elevada influência das ações preconizadas no Código ISPS e das normas internacionais e nacionais decorrentes.

Os ataques na área marítima e portuária são parte de uma forma de guerra irregular que se desenvolve principalmente em terra, mas também por este motivo não são menos importantes. Os ataques a alvos marítimos também podem causar muitas mortes e destruição e um grande prejuízo econômico.

Assim, uma preocupação de ataques terroristas na atualidade são dos ativos americanos, e de seus aliados na luta contra o terror, situados fora do seu território, como comentamos anteriormente.

A costa brasileira está repleta de instalações portuárias onde atracam navios de outras bandeiras e o nosso mar territorial e zona econômica exclusiva também possui um número cada vez maior de plataformas de petróleo, muitas vezes pertencentes à empresas estrangeiras.

O governo americano, através de seus órgãos de inteligência, já alertou ao governo brasileiro sobre um possível ataque terrorista contra o sistema de plataformas de exploração de petróleo na área marítima.

A informação deriva de um estudo produzido pelo Scowcroft Group, consultoria de risco americana que considera as unidades de extração de óleo do fundo do mar como "um alvo de primeira linha para o terror".

O documento destaca que a "indústria do petróleo é globalizada e interdependente, o que significa que o prejuízo de um sempre é sentido por todos os integrantes do setor".

O Brasil tem 8.500 quilômetros de litoral e 4,5 milhões de quilômetros quadrados de plataforma continental oceânica, o equivalente a pouco mais da metade da extensão territorial de todo o país. Nessa área estão armazenadas acima de 90% das reservas conhecidas de petróleo e gás do país, além de jazidas minerais de uso estratégico. Em decorrência, a participação de unidades de exploração e produção estrangeiras tem aumentado, com a previsão de um incremento maior nos próximos anos devido às descobertas do pré-sal.

Tendo em vista o exposto, os alvos potenciais de possíveis atos de terrorismo no Brasil podem ser os ativos de empresas estrangeiras da área do petróleo, não excetuando as embarcações de apoio às plataformas.

Mesmo considerando baixa a probabilidade de um ataque terrorista em nosso país, os seguintes cenários de ataque poderiam ocorrer, conforme previstos no Código ISPS:

1. danos às instalações e/ou ao navio, através de explosivos, incêndio criminoso, sabotagem ou vandalismo;
2. sabotagem no navio visando causar um dano ambiental;
3. sequestro ou captura do navio ou de pessoas a bordo;
4. adulteração de cargas, sistemas ou equipamentos essenciais do navio ou de provisões;
5. tráfico de armas ou equipamentos, incluindo armas de destruição em massa;
6. ataque com armas de destruição em massa (biológico ou químico);
7. uso do navio para transportar pessoas que pretendem causar um incidente de proteção e seus equipamentos;
8. uso do navio em si como uma arma ou como um meio de causar danos ou destruição ao terminal; e
9. ataque nuclear, biológico e químico.

Entre estes cenários descritos, cabe ressaltar que os nossos portos são bastante permeáveis ao tráfico internacional de drogas e armas. O maior risco é a

utilização também de um terminal portuário nacional para infiltrar material e pessoal para atacar em outro país.

Certamente o sistema de segurança seria completamente desacreditado, podendo o terminal em questão se tornar alvo de represálias dos órgãos de segurança estrangeiros, causando um enorme prejuízo ou inviabilizando economicamente o transporte marítimo por aquele local.

A Associação do Terrorismo com o Crime Organizado

Um fator que crescentemente preocupa os especialistas é o incremento da associação do crime organizado com o terrorismo.

A exemplo do que acontece com o terrorismo no resto do mundo, há uma convergência de interesses entre os combatentes irregulares e os métodos criminosos de captação de recursos, oriundos do tráfico de drogas e armas e lavagem de dinheiro.

Como exemplo, no caso do Afeganistão, mesmo depois da invasão americana ao país, aumentou a produção de papoula e os rendimentos com a produção do ópio já representam mais da metade do seu PIB.

Outro exemplo desta associação foi a utilização pela AL Qaeda, no ataque aos trens de Madri em 11 de março de 2004, de um ex-traficante convertido na cadeia ao islamismo radical. Um pouco antes desta ação, aquele grupo extremista passou a se associar a membros do crime organizado, para tirar proveito da sua organização e da possibilidade de recrutamento de muçulmanos já treinados em atos delituosos e de se esquivar da polícia. O jornal O Globo, em reportagem datada de 16 de abril de 2004, reproduz uma entrevista onde o Ministro do Interior espanhol, Angel Acebes, afirma baseado em investigações policiais, que o atentado em Madri foi financiado pela venda de haxixe e ecstasy.

Há também provas divulgadas pela imprensa da ligação do narcotráfico com o terrorismo palestino, incluindo o Hezbollah, organização fundamentalista islâmica que atua no sul do Líbano, com o apoio iraniano, no combate a Israel. Informam ainda que a venda de drogas comandada nos EUA por "pessoas descendentes de países do Oriente Médio" tem como objetivo o apoio a organizações terroristas do Oriente Médio. O jornal O Globo, em sua edição do dia 08/03/2007, noticiou a presença de membros do Hezbollah atuando no Brasil, na área da tríplice fronteira com a Argentina e o Paraguai e o jornalista Cláudio Humberto no seu site da internet divulgou notícia em 11/11/2007, a presença ativa de membros do grupo em Brasília.

Finalmente, outra área onde acontece a associação do terrorismo com o crime organizado é na Colômbia.

Os principais grupos guerrilheiros colombianos, as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia – FARC e o Exército de Libertação Nacional – ELN foram fundados na década de 60 por militantes comunistas. Ambos têm programas

semelhantes, se anunciando como representantes dos agricultores pobres e combatendo a influência americana na Colômbia.

As FARC são o grupo maior e melhor equipado. Operam em boa parte do país, sendo mais concentrado na selva e nas planícies situadas na base dos Andes.

Na Colômbia, os grupos guerrilheiros se transformaram após a derrocada do comunismo mundial. O fervor revolucionário foi substituído pelo narcotráfico e a guerra se desprendeu da política, transformando-se num grande negócio. Após os recentes reveses infringidos pelas Forças Armadas Colombianas, a tendência é cada vez mais as FARC se transformarem num grupo dedicado, em sua maior parte, ao narcotráfico.

Não são desconhecidas do público brasileiro as notícias sobre o envolvimento de traficantes brasileiros com a guerrilha colombiana, dita de esquerda e do intenso uso dos nossos rios e portos para a exportação das drogas traficadas por estes grupos extremistas.

O tráfico de drogas estimula a violência em nossas grandes cidades, que são abastecidas pelos criminosos e estão nas rotas internacionais de distribuição de cocaína. A imprensa divulga diariamente o elevado número de pessoas mortas em nosso país, pelo envolvimento direto ou indireto com o tráfico de drogas.

Tragédias familiares decorrentes da dependência, a violência associada à necessidade de obtenção de recursos para comprar drogas, o aliciamento de jovens pelas quadrilhas e as execuções ordenadas pelos narcotraficantes nos centros urbanos são uma triste realidade nas cidades brasileiras. Além disto, a corrupção policial patrocinada pelos criminosos está minando a capacidade de nossas polícias de combater com eficácia a criminalidade.

A guerra civil colombiana também poderá trazer reflexos importantes do ponto de vista militar. Caso o governo colombiano desenvolva uma ofensiva de sucesso com o apoio dos americanos, traficantes das FARC podem acabar invadindo o território nacional, ao se sentirem acuados, forçando uma intervenção das Forças Armadas brasileiras.

Tudo indica que não haverá paz sem luta, porque os grupos de narcotraficantes colombianos não estão dispostos a se render ao governo colombiano. Além disto, seus tentáculos no Brasil com o crime organizado não deixarão de fazer tudo o que for necessário para manter e ampliar seus negócios. Talvez em breve, o Brasil possa a ser obrigado a se envolver mais diretamente no conflito.

Porém, um fato novo vem mudando a situação da produção de cocaína na América do Sul. O combate ferrenho do governo colombiano com a ajuda dos Estados Unidos fez o cultivo da folha de coca migrar para a Bolívia e para o Peru. Segundo o site www.defesanet.com.br, especializado em assuntos militares, de 2000 a 2010 o cultivo da coca diminuiu 65%, restando um total de 57.000 hectares cultivados. No mesmo período, o cultivo subiu 40% no Peru, para 61.000 hectares e mais que dobrou na Bolívia, para 31.000 hectares.

O DefesaNet informa que o Peru pode ter ultrapassado a Colômbia como o maior produtor mundial, de acordo com o Drug Enforcement Administration - DEA, o órgão do governo americano para combate às drogas. Entre 2009 e 2010, o potencial peruano para produzir cocaína cresceu 44%, para 325 toneladas. Em 2010, a produção potencial da Colômbia era de 270 toneladas.

Segundo os analistas do site, esta tendência se deve a habilidade dos cartéis da droga de descobrir ambientes favoráveis às suas operações, em meio às mudanças políticas da América Latina. Nos últimos anos, os líderes antiamericanos, diminuíram a presença da DEA nos seus países, enquanto o presidente boliviano Evo Morales, ele próprio um plantador de coca de longa data, expulsou de vez a agência.

Na América do Sul, surgiu um novo fenômeno: o aparecimento de uma geração de líderes populistas que veem o esforço antidroga dos EUA como uma versão do imperialismo americano que eles desprezam.

Evo Morales nomeou plantadores de coca para posições-chave do combate ao crime e pediu aos legisladores que expandissem para quase 20.000 hectares a área para cultivo legal de coca - cinco vezes o tamanho necessário para prover os índios com a coca mastigável que eles usam como tradição.

Os críticos mais severos de Morales sugerem que o governo dele é condescendente com o tráfico de drogas. Outros dizem que a sua ambivalência em relação ao esforço antidroga gerou um nível de corrupção que está agora fora de controle.

A indústria da cocaína já migrou no passado. Peru e Bolívia, onde a coca é legalizada e os indígenas a mastigam há séculos, foram as principais fontes de coca para o boom da cocaína do início dos anos 80, que gerou chefões do tráfico como o colombiano Pablo Escobar. Aí os EUA fizeram da Bolívia e do Peru as linhas de frente do seu esforço para eliminar as fontes da droga. Helicópteros militares americanos transportavam a polícia antidrogas da Bolívia - treinada, equipada e alimentada pelos EUA - nas buscas pela coca. No Peru, a força aérea abatia aviões suspeitos de transportar pasta de coca para a Colômbia, numa controvertida operação com o serviço secreto americano, a CIA.

Em resposta, os cartéis colombianos começaram a plantar cocaína em casa. Em 2000, 75% do cultivo mundial de coca havia se mudado para a Colômbia, onde o poder de guerrilhas de esquerda e de traficantes mantinha imensas extensões de terra fora do alcance do Estado.

Hoje, a ação na Colômbia está empurrando o cultivo de coca de volta para o Peru e a Bolívia, uma viagem de ida e volta que, segundo analistas, ilustra como é difícil suprimir as drogas.

A ambição dos traficantes bolivianos é chegar aos grandes mercados das cidades do sul do Brasil, abastecidas pela cocaína colombiana que chega via Paraguai,

o grande centro dos cartéis de redistribuição de drogas – maconha e coca – no território brasileiro.

A estratégia dos bolivianos é primeiro chegar aos cartéis de redistribuidores do Paraguai e de lá para o Brasil. Para tanto, eles têm uma vantagem sobre os seus colegas colombianos, que precisam enviar a droga de avião para o território paraguaio: o Pantanal, uma imensa região de rios e canais difícil de ser vigiada, mesmo por satélite. Com bons barqueiros, a droga pode chegar ao Paraguai sem maiores problemas.

Segundo o relatório apresentado pelo Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal em 2011, a droga também é transportada por via aérea e terrestre. Uma das formas utilizadas para o transporte das drogas, segundo os auditores fiscais, é através de assentamentos localizados na divisa do território brasileiro com o boliviano que alugam o terreno para abrigar mercadorias irregulares vindas da Bolívia. Desses locais, é possível entrar no Brasil sem transitar pelo posto da Receita.

Ainda assim, a quantidade de drogas que entra pelo Rio Amazonas na tríplice fronteira formada pelo Brasil Colômbia e Peru ainda é bastante significativa.

Embora haja evidências da associação do crime organizado com os grupos guerrilheiros da região, esta associação só se manifestou nos casos de contrabando de drogas e armas nos portos nacionais e navios. Desta forma, os comboios de chatas e navios que frequentam o Porto de Chibatão podem ser utilizados para este tipo de transporte ilegal.

Não há a divulgação, até o presente momento, de nenhuma ação de ataque terrorista a navios/embarcações ou terminais portuários brasileiros, com o apoio de organizações criminosas nacionais.

A Invasão por Movimentos Sociais

Mais recentemente, surgiu um novo tipo de incidente de segurança que passou a afetar os portos nacionais: a invasão por movimentos sociais.

Inicialmente este tipo de ação surgiu em dezembro de 2006, com uma invasão de índios insuflados por algumas ONGs nacionais e estrangeiras, incluindo-se integrantes do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) no terminal de Portocel. Os índios reivindicavam terras e a ampliação da reserva indígena do Espírito Santo em mais 11 mil hectares.

Portocel é o maior terminal exportador de celulose do mundo, que movimenta 5,6 milhões de toneladas anuais. O terminal ficou ocupado por dois dias e para cada dia de paralisação, as empresas deixaram de exportar cerca de 7 milhões de dólares em mercadorias.

Posteriormente, o terminal de Portocel foi invadido pelo movimento Via Campesina, com o apoio do MST, que atacou a celulose armazenada para exportação, com tinta, querosene e cupins, o que resultou em danos a cerca de 2 mil toneladas de celulose e um prejuízo de cinco milhões de reais aos proprietários da mercadoria ali armazenada.

Em janeiro de 2009, a Alcoa em Juruti no Pará, sofreu uma tentativa de invasão na Base Capiranga e Laboratório de Pesquisa por cerca de 400 manifestantes da Associação Comunitária de Juruti Velho (Aconjuve), que luta contra a instalação do projeto da empresa, que inclui um terminal portuário.

Este tipo de ameaça, que pode causar graves prejuízos à operação de um porto, é mais uma possibilidade de incidente de segurança que atualmente merece ser levado em consideração.

b. Regulamentação Aplicável

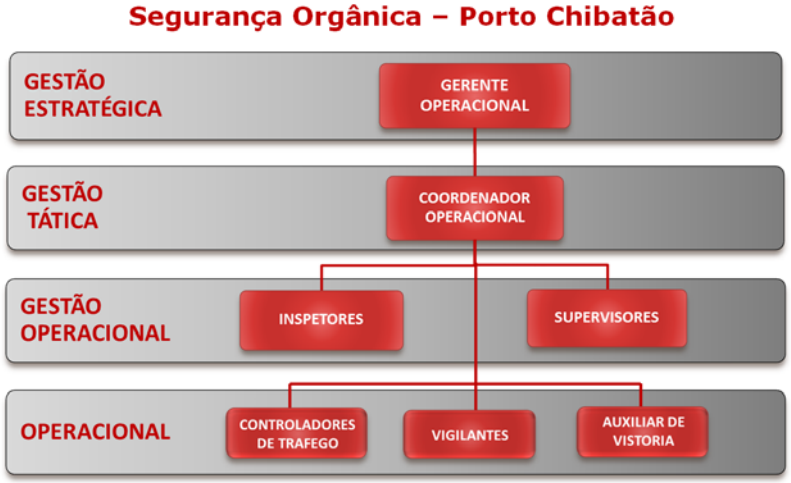
Código ISPS e a regulamentação nacional aplicável descrita no item 4-6-1.

4.9. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS - CONTEÚDO BÁSICO

4.9.1. Unidade de Segurança – US

a. estrutura organizacional e seu regimento interno

O organograma da Unidade de Segurança do Porto Chibatão Alfandegado é apresentado na figura a seguir:



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 e deverão receber treinamento adequado 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.

b. atribuições da US e de seus elementos componentes

Cabe aos funcionários da Unidade de Segurança, a vigilância e a segurança das instalações do Porto Chibatão Alfandegado. A atividade de vigilância e segurança nas instalações portuárias consiste nas ações e procedimentos necessários ao desenvolvimento normal das atividades portuárias, com o propósito de prevenir e evitar atos ou omissões danosas que afetem pessoas, cargas, instalações e equipamentos.

Cabe ainda ao Supervisor de Segurança:

- Planejar, coordenar e gerenciar todas as atividades de segurança executadas na instalação de forma que todos os processos possam fluir normalmente;
- Criar procedimentos de segurança que sejam práticos, objetivos e que sejam factíveis de implantação e que possam ser entendidos e cumpridos por todos os funcionários e visitantes que acessarem a instalação;
- Fomentar uma consciência de segurança em toda a instalação, de forma que todos os procedimentos possam ser executados de forma regular e rotineira;
- Fiscalizar o cumprimento de todos os requisitos e normas de segurança estabelecidas, corrigindo rumos se necessário;
- Definir alvos e metas que permitam medir/avaliar de forma racional a eficácia de todo planejamento de segurança implantado, mantendo registros permanentes dessas atividades;
- Propor a Administração da Instalação Portuária, melhorias que possam contribuir para otimização de todo sistema de segurança implantado; e
- Executar todo esse programa, de acordo com os padrões éticos, das leis e normas reguladoras emanadas dos órgãos competentes, em especial as estabelecidas no Código ISPS, de forma que nenhuma regra legal seja quebrada.

c. deveres e responsabilidades dos funcionários da US

Compete ao Supervisor de Segurança Portuária, segundo o item 17.2, Parte A do Código ISPS:

- executar uma inspeção inicial completa da proteção da instalação portuária levando em conta a avaliação relevante da proteção das instalações portuárias;

- assegurar a elaboração e manutenção do plano de proteção das instalações portuárias;

- implementar e executar o plano de proteção das instalações portuárias;

- executar inspeções regulares da proteção das instalações portuárias com vistas a assegurar a continuidade da aplicação das medidas apropriadas de proteção;

- recomendar e incorporar, conforme apropriado, alterações ao plano de proteção das instalações portuárias a fim de corrigir falhas e atualizar o plano de modo a incluir mudanças relevantes nas instalações portuárias;

- intensificar a conscientização e a vigilância do pessoal das instalações portuárias;

- assegurar a provisão de treinamento adequado ao pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias;

- reportar-se às autoridades relevantes e manter registros das ocorrências que ameacem a proteção das instalações portuárias;

- coordenar a implementação do plano de proteção das instalações portuárias com a Companhia apropriada e com o(s) oficial(ais) de proteção do(s) navio(s);

- coordenar ações com serviços de proteção, conforme apropriado

- assegurar que os padrões estabelecidos para o pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias sejam atendidos;

- assegurar que, caso haja equipamentos de proteção, estes sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos;

- assistir os oficiais de proteção do navio na verificação da identidade de pessoas que desejem subir a bordo do navio, quando solicitado.

Compete aos componentes da Unidade de Segurança:

- Exercer todas as atividades operacionais de segurança dentro das normas vigentes no país e na empresa, cumprindo princípios éticos comerciais, cuidando para que aspectos relacionados à segurança patrimonial, segurança pessoal de seus funcionários e da comunidade sejam preservados e mantidos dentro do mais alto padrão de eficiência;

- promover a vigilância e a segurança no porto. Na zona primária do porto, a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da

legislação que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadoria;

- prestar auxílio às autoridades que exerçam suas atribuições no porto, sempre que requisitada. Portanto, a Unidade de Segurança deverá colaborar com os órgãos de segurança pública e demais autoridades que atuam na área portuária para manutenção da ordem e a prevenção de ilícitos no interior daquelas instalações;

- exercer a vigilância patrimonial das instalações do porto;

- zelar pela segurança, ordem, disciplina e fiel guarda dos imóveis, equipamentos, mercadorias e outros bens existentes ou depositados na área portuária;

- deter, em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e objetos que tiveram relação com o fato, entregando-os à autoridade competente;

- registrar a ocorrência, quando constatadas atividades ilícitas, acidentes de trabalho, sinistros ou avarias em equipamentos e veículos ou atividades irregulares que venham a prejudicar o andamento das operações portuárias, mantendo a preservação do local do delito, efetuando os levantamentos preliminares e encaminhando-os à autoridade competente.

- adotar as seguintes providências, quando da ausência da autoridade competente, em caso de sinistro, acidente, crime, contravenção penal ou ocorrência anormal:

    - remover os feridos para o pronto-socorro ou hospital, comunicando, de imediato, o setor de segurança do trabalho;

    - isolar o local para a realização de verificação e perícias, sempre que possível sem a paralisação das atividades portuárias;

    - acionar o grupo de combate a incêndio, sempre que necessário.

- buscar a integração com os órgãos que compõem a CESPORTOS (Polícia Federal, Administração Portuária, Capitania Fluvial, Secretaria da Receita Federal, Polícia Civil, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros), para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos.

d. parâmetros de desempenho de eficiência coletiva e individual

A Unidade de Segurança do Porto Chibatão adota um processo de avaliação periódica dos vigilantes da US, que permita medir o seu desempenho e eficiência individual.

O programa de avaliação de desempenho tem como propósito principal desenvolver o potencial humano da organização, promovendo uma atmosfera de trabalho que permita a cada elemento obter o máximo crescimento profissional possível, trabalhando em direção aos objetivos da organização como um todo.

São três as suas finalidades básicas que, quando efetivadas na prática, favorecem o sucesso de um programa de avaliação de desempenho:

- Orientação e Motivação - Com base na avaliação feita, o avaliador deve orientar o avaliado no sentido de melhorar seu desempenho nos pontos considerados como fracos e motivá-lo para que ele atinja as metas fixadas;

- Controle da Seleção de Pessoal – O Setor de Recrutamento e Treinamento do Porto Chibatão, responsável pela seleção dos futuros vigilantes da US, de posse das avaliações de desempenho, e com base nelas, pode verificar a validade de seus programas de seleção anteriormente utilizados ou aprimorá-los, pois espera-se que uma seleção seja capaz de indicar, antecipadamente, aqueles que serão bons profissionais quando no desempenho efetivo de suas funções; e

- Necessidades de Treinamento – O Supervisor de Segurança, de posse das avaliações de desempenho e por meio dos seus resultados, consegue definir as áreas onde a falta de determinados conhecimentos esteja a prejudicar os resultados do trabalho, podendo, assim, elaborar um planejamento racional de treinamento, capaz de sanar as deficiências constatadas.

O sistema de avaliação será realizado anualmente e cada funcionário receberá uma nota, variando de 1 a 5, conforme o quadro a seguir:

Excelente	Cinco
Muito Bom	Quatro
Bom	Três
Satisfatório	Dois
Não Satisfatório	Um

A nota será atribuída de acordo com uma ficha de avaliação que medirá o desempenho do avaliado. A Ficha de Avaliação, quando preenchida, terá a classificação CONFIDENCIAL, podendo o Avaliado tomar ciência do seu conteúdo.

A Ficha de Avaliação terá periodicidade anual. Será preenchida computando-se os dados de 1º de janeiro até 31 de dezembro, desde que haja um período de convivência entre o Avaliador e o Avaliado igual ou superior a noventa dias.

Os seguintes quesitos serão avaliados:

- Cumprir adequadamente suas tarefas;
- Cumprir ordens no tempo determinado pelo superior;
- Manter apresentação pessoal compatível com seu local de trabalho;
- Decidir adequadamente dentro do limite de sua autoridade;
- Inspirar confiança aos superiores;
- Improvisar na solução de problemas;
- Expressar-se de forma correta e objetiva;
- Colaborar nas tarefas dos companheiros de equipe;
- Conviver harmoniosamente no ambiente de trabalho;
- Manter-se agindo de forma adequada, numa situação de emergência;
- Assumir as conseqüências de suas ações;
- Resistir fisicamente ao cansaço;
- Colocar os interesses do serviço em prioridade sobre os outros;
- Adaptar-se aos diferentes tipos e situações de trabalho e às condições desfavoráveis;
- Manter o seu local de trabalho dentro dos padrões de limpeza e higiene pré-estabelecidos pela empresa;
- Demonstrar habilidade ao utilizar equipamentos, armas ou instrumentos;
- Possuir e aplicar conhecimento profissional adequado à solução de problemas;
- Utilizar-se das precauções de segurança estabelecidas na legislação e normas da empresa; e
- Manter-se profissionalmente atualizado.

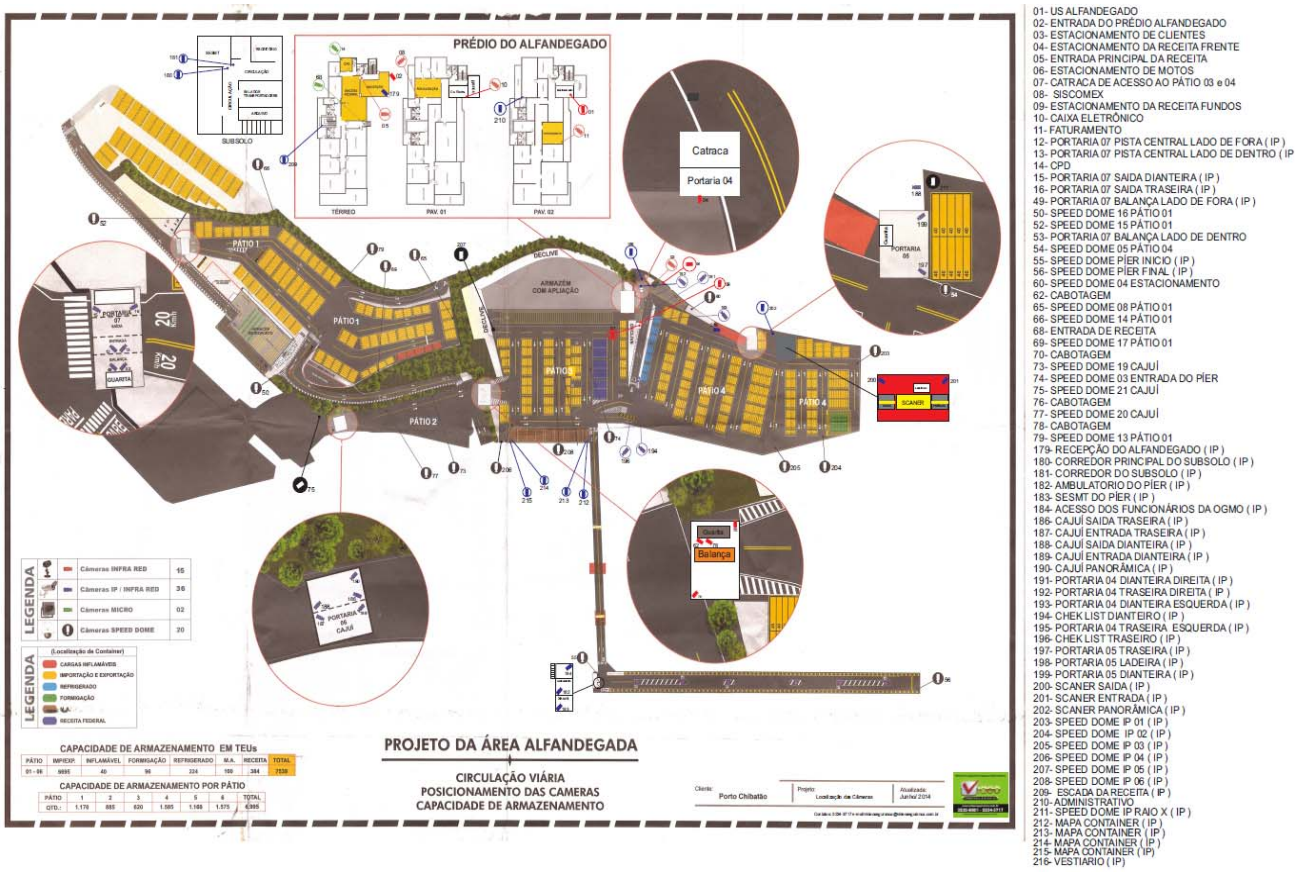
O desempenho de eficiência coletivo será medido pela avaliação das simulações e exercícios previstos nos itens 18.4, 18.5 e 18.6 da Parte B do Código ISPS, bem como, a solução satisfatória de incidentes e ocorrências acontecidas nas instalações do Porto Chibatão.

e. Procedimentos operacionais

A US do Porto Chibatão segue os procedimentos previstos na Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos – NAPV, específica para o terminal portuário (Anexo A).

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

- Sistema de CFTV (Circuito Fechado de Televisão) – O Porto Chibatão Alfandegado tem instalado um sistema de câmeras fixas e Dome, dispostas conforme a figura a seguir:



- 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.

4.9.2. Dirigentes e demais funcionários da instalação

a. deveres

Representante Legal do Terminal

Cabe ao Representante Legal do Terminal:

- Estabelecer a Política de Segurança da Empresa;
- Aprovar as medidas de segurança previstas no Plano de Segurança Pública Portuária e nas normas e procedimentos internos do Porto Chibatão e todas as modificações que venham a ser posteriormente introduzidas;
- Designar o Supervisor de Segurança que terá como encargo a responsabilidade geral da segurança das instalações e apoiá-lo nos seus deveres e responsabilidades;
- Determinar a implementação de uma mentalidade de segurança entre os funcionários do terminal; e
- Apoiar o Supervisor de Segurança na sua autoridade para implantar as medidas de segurança necessárias e nas suas decisões decorrentes.

Demais funcionários do terminal

- Cumprir e se comprometer rigorosamente com todas as normas, procedimentos e programas voltados para segurança, fazendo sugestões de melhorias, de forma que possam agregar valor ao que está previsto nos documentos, assumindo assim um papel proativo em todo o processo.

c. responsabilidades

Representante Legal do Terminal

- Observar as normas nacionais e internacionais sobre segurança marítima e assegurar o seu cumprimento;
- Assegurar a segurança dos funcionários, dos visitantes, do terminal e dos navios atracados;
- Assegurar que a Avaliação e o Plano de Segurança foram levados a efeito, considerando as operações realizadas no terminal e os navios que ali se destinam;

- Cooperar com as autoridades responsáveis pela segurança e assessorá-las no que for necessário;

- Reconhecer que as medidas de segurança provocarão uma sobrecarga nas tarefas já alocadas para os funcionários do terminal; e

- Reconhecer que as medidas de proteção do terminal poderão comprometer a segurança do pessoal e assegurar que ambas as medidas serão adequadamente balanceadas.

- Decidir as medidas a serem tomadas quando houver conflito entre as medidas de segurança do pessoal (safety) e as de proteção do terminal (security).

Demais Funcionários

- Cumprir os procedimentos operacionais de segurança previstos.

c. procedimentos operacionais

Os procedimentos operacionais referentes ao Código ISPS a serem seguidos constam da Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos – NAPV, do terminal.

4.9.3. Sistema de cadastramento

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

Os Crachás serão cancelados nos seguintes casos:

- demissão do empregado;
- falecimento do empregado; e
- comportamento inadequado por parte do portador do crachá.

a. do pessoal da Unidade de Segurança da Instalação Portuária

Para o cadastramento dos componentes da Unidade de Segurança, deverá ser requerida a seguinte documentação, a qual deverá ser copiada e arquivada:

- ter idoneidade comprovada documentalmente mediante a apresentação de antecedentes criminais, sem registros de indiciamento em inquérito policial, de estar sendo processado criminalmente ou ter sido condenado em processo criminal, conforme as regras previstas na Portaria 3.233/2012 do DPF para o exercício da profissão de vigilante;

- certificado de curso de formação de vigilante em empresa certificada pela Polícia Federal;
- documento de identificação, expedido por órgão identificador oficial, e CPF;
- comprovante de endereço de residência; e
- fotos 3x4.

Os documentos de habilitação emitidos deverão conter, além de foto, nome e identificação do portador, tarja magnética, código de barras ou outro dispositivo que identifique e registre o acesso de seu portador às instalações por meio de sistema informatizado. Além disso, deverão apresentar padrão visual distinto e permitir o acesso às áreas de acesso controlado e restrito.

Os documentos de habilitação deverão ter prazo de validade máximo de 1 (um) ano, findo o qual deverá ser procedida a atualização do cadastramento. O sistema informatizado deverá controlar o prazo de validade das habilitações emitidas, bloqueando automaticamente o acesso das pessoas cujas habilitações estejam vencidas.

Os integrantes da US, além do porte obrigatório do documento de habilitação em local visível, deverão usar uniforme que os diferencie dos demais empregados.

b. dos proprietários, dirigentes e demais funcionários da instalação portuária

Os mesmos critérios e procedimentos deverão ser observados para os demais funcionários, dirigentes e proprietários, com as seguintes diferenças:

- proprietários e dirigentes

  prazo de validade indefinido;

  acesso à todas as áreas; e

  padrão visual do documento de habilitação diferenciado.

- empregados que devam ter acesso às áreas de acesso restrito

  prazo de validade de 1 (um) ano.

- empregados que tenham acesso apenas às áreas de acesso controlado

  prazo de validade de 2 (dois) anos.

c. das pessoas que eventualmente trabalhem, façam uso ou trafeguem na instalação portuária

A administração do Porto Chibatão Alfandegado deverá expedir documento de habilitação para todas as pessoas que necessitem ter acesso à instalação portuária. A habilitação será feita por meio da emissão de crachás, cujo porte será obrigatório.

Os despachantes aduaneiros e seus ajudantes e os representantes de empresas importadoras e exportadoras devem ser credenciados nos termos do Decreto nº 646 de 9 de setembro de 1992.

Os representantes de transportadores, devem ser credenciados perante a Alfândega nos termos do Decreto nº 646, de 9 de setembro de 1992 e da Portaria SRRF02 nº 132, de 31 de julho de 2000.

Os representantes de operadores de transporte não armadores (NVOCC`s), devem ser credenciados pela Alfândega com fundamento no Decreto nº 646, de 09 de setembro de 1992 e na Portaria nº 161, de 18 de junho de 2002.

A apresentação dos dados referentes a essas pessoas será de responsabilidade das empresas ou organismos aos quais estejam vinculados, devendo ser organizados em listagem apresentada por meio que identifique o responsável pelas informações prestadas, bem como sua relação com a empresa ou organismo informante. Essas listagens deverão ser inseridas no banco de dados do sistema de controle da instalação portuária.

Qualquer alteração dos dados informados deverá ser imediatamente comunicada à administração da instalação portuária, o qual será responsável pela atualização do banco de dados do sistema de controle.

Pessoas físicas e jurídicas que, por força da legislação vigente, estejam obrigadas a providenciar credenciamento perante a Alfândega para o exercício de suas atividades, deverão apresentar anexas à solicitação de habilitação ao acesso, cópias autenticadas dos cartões de credenciamento.

Pessoas físicas e jurídicas não obrigadas ao credenciamento acima citado deverão apresentar para habilitação perante a administração da instalação portuária, a seguinte documentação:

- solicitação de habilitação, com identificação do solicitante/representante legal e CPF;
- contrato social e suas alterações, e registro perante órgão competente (associações, sindicatos, etc.);
- cartão do CNPJ e/ou do CPF da(s) pessoa(s) a serem habilitadas;
- relação de funcionários/associados (nº de documento de identidade) quando for o caso;
- comprovação do vínculo entre a pessoa jurídica e a pessoa física quando for o caso;
- comprovante de local de funcionamento (pessoas jurídicas) e/ou endereço de residência (pessoas físicas); e
- foto 3x4 do representante e/ou associados/funcionários.

Previamente à emissão dos documentos de habilitação de pessoas não obrigadas a credenciamento perante a Alfândega, deverá a administração da instalação

portuária, apresentar as solicitações de habilitação via sistema informatizado, para anuência da Alfândega.

Os documentos de habilitação emitidos pela Administração da instalação portuária deverão conter, além de foto, nome e identificação do portador, identificação da empresa à qual se vincula e tarja magnética, código de barras ou outro dispositivo que identifique e registre o acesso de seu portador ás instalações por meio de sistema informatizado. Além disso, deverão apresentar padrão visual distinto, como por exemplo, cores, para as diversas categorias de pessoas credenciadas.

Os documentos de habilitação não poderão ter prazo de validade superior ao credenciamento procedido pela Alfândega, quando se tratar de pessoa física ou jurídica a ele obrigada por força da legislação vigente. O sistema informatizado deverá controlar o prazo de validade das habilitações emitidas, bloqueando automaticamente o acesso das pessoas cujas habilitações estejam vencidas.

Os tripulantes de embarcações, quer embarquem, desembarquem ou continuem viagem, deverão ser relacionados pelas empresas proprietárias, arrendatárias ou responsáveis pelas embarcações ou seus representantes legais no país, tendo seus nomes e documentos de identificação informados à administração do Porto Chibatão, para fins de habilitação em sistema informatizado de controle, que é condicionada à anuência da autoridade aduaneira. As relações de tripulantes deverão ser apresentadas em meio magnético com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas da chegada da embarcação.

Aleatoriamente, pelos contratos realizados, a Unidade de Segurança poderá solicitar a presença de um empregado da contratada para verificar o crachá que está sendo utilizado.

Os trabalhadores portuários avulsos são cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra e possuem identificação específica.

Os Crachás serão cancelados nos seguintes casos:

- demissão do empregado da empresa credenciada para prestação de serviço;
- falecimento do empregado; e
- comportamento inadequado por parte do portador do crachá

O cadastramento dos agentes de órgãos públicos e autoridades policiais serão feitos mediante envio ao Supervisor de Segurança de relação contendo os dados das pessoas autorizadas a adentrarem nas instalações do Porto Chibatão Alfandegado, por necessidade de serviço, da respectiva entidade.

4.9.4. Normas de acesso de pessoas

De acordo com as normas da CONPORTOS as áreas das instalações portuárias são classificadas em: pública, controlada e restrita. Essas áreas são assim divididas com base nas atividades operacionais desenvolvidas internamente, na localização de

equipamentos e ambientes sensíveis e no tipo de informação armazenada ou manipulada no local.

- Áreas de Acesso Público: são aquelas onde o acesso de pessoas ou veículos se dá sem restrições e sem a necessidade de registro ou cadastramento, porém vigiadas ou monitoradas. O Porto Chibatão não possui áreas de acesso público.

- Áreas Controladas: são aquelas onde o acesso de pessoas ou veículos se dá sem restrições, mas com necessidade de registro e/ou cadastramento.

- Áreas de Acesso Restrito: são aquelas onde o acesso é restrito, exclusivamente, às pessoas e veículos autorizados.

O controle de acesso de pessoas é realizado na portaria 4. O cadastramento dos funcionários e terceirizados e o fornecimento do crachá é feito pela administração do terminal.

a. do pessoal da US da 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.

As bagagens e pertences de mão deverão ser vistoriados por equipamento de verificação não intrusiva ou inspeção visual, de forma sistemática ou aleatória, de acordo com o nível de proteção (Código ISPS) vigente na instalação portuária ou a critério da Unidade de Segurança.

Os vigilantes da US tem trânsito irrestrito em toda a instalação portuária de forma a conduzir a segurança de área e perímetro.

O pessoal da US é identificado pelo seu uniforme e crachá de identificação.

b. dos proprietários, dirigentes e demais funcionários da instalação portuária

Os mesmos procedimentos deverão ser observados para os demais funcionários, com exceção daqueles referentes a bagagens e pertences de mão dos proprietários e dirigentes, que poderão ser dispensados de vistoria, dependendo do nível de proteção vigente.

c. das pessoas que eventualmente trabalhem, façam uso ou trafeguem na instalação portuária

De forma semelhante aos dirigentes e funcionários da instalação portuária, as demais pessoas que trabalhem ou necessitem transitar pelas suas instalações, serão

identificadas, tanto na entrada quanto na saída da instalação portuária, devendo ter as suas bagagens e pertences de mão também vistoriados, de acordo com nível de proteção (Código ISPS) vigente na instalação portuária ou a critério da Unidade de Segurança.

c.1 servidores públicos

Os servidores da Alfândega, no exercício de suas atribuições, terão livre acesso a quaisquer dependências das áreas ou recintos sob controle aduaneiro e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos e solicitar o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

Os servidores da Alfândega em exercício ou designados pela autoridade aduaneira para exercerem atividades nas Equipes da Alfândega utilizarão credencial emitida pela Alfândega, a qual será suficiente para identificação e registro de acesso.

Os servidores de outras unidades da Secretaria da Receita Federal, quando deslocados para exercício de suas atividades na Alfândega, utilizarão a credencial funcional expedida pela sua unidade de origem, a qual será suficiente para identificação e registro de acesso.

Os servidores de outros órgãos públicos, no exercício de suas atribuições, e cuja legislação específica autorize, terão acesso às áreas e recintos sob controle aduaneiro, utilizando a respectiva credencial funcional.

c.2 representantes

Os despachantes aduaneiros e seus ajudantes poderão ingressar, durante o prazo de validade de seu credenciamento, em áreas e recintos sob controle aduaneiro, para exercer suas atividades, mediante apresentação do cartão de habilitação emitido pela instalação portuária e do cartão de credenciamento emitido pela Alfândega.

Os representantes de empresas importadoras e exportadoras estão autorizados a ingressar em área ou recinto sob controle aduaneiro pelo prazo de validade aposto no cartão de credenciamento, mediante a apresentação daquele documento acompanhado de documento de identidade e do documento de habilitação expedido pela instalação portuária.

Os representantes de transportadores poderão ingressar em áreas ou recintos sob controle aduaneiro, durante o prazo de validade de seu credenciamento, mediante a apresentação do cartão de credenciamento acompanhado de documento de identidade e de documento de habilitação a ser fornecido pela instalação portuária.

Os representantes de operadores de transporte não armadores (NVOCC`s), poderão ingressar em áreas ou recintos sob controle aduaneiro, durante o prazo de validade de seu credenciamento, mediante a apresentação do cartão de credenciamento acompanhado de documento de identidade e de documento de habilitação a ser fornecido pela instalação portuária.

c.3 prestadores de serviços

O ingresso dos prestadores autônomos e dos representantes legais das pessoas jurídicas fica condicionado à apresentação do documento de habilitação emitido pela administração da instalação portuária, acompanhado do documento de identidade.

O ingresso de terceiros, contratados pelas empresas prestadoras de serviços, habilitadas, ou representantes legais credenciados pela Alfândega, poderá ser autorizado pelo Chefe de Equipe da Alfândega na respectiva área ou recinto sob controle aduaneiro em documento próprio, que será encaminhado à administração da instalação portuária.

c.4 acesso de outras pessoas

Os peritos credenciados pela Alfândega com base na IN SRF nº 157, de 22 de dezembro de 1998, poderão ingressar em áreas e recintos sob controle aduaneiro, e a bordo de embarcações, mediante a apresentação de cartão de habilitação expedido pela administração da instalação portuária acompanhado de Termo de Nomeação emitido pelo Serviço de Controle Aduaneiro (Seana) da Alfândega, nos termos da Portaria Alfândega nº 273, de 23 de novembro de 2001. As habilitações para peritos credenciados pela Alfândega serão emitidas pela administração da instalação portuária, na quantidade de 10 (dez) unidades, as quais serão encaminhadas ao Serviço de Controle Aduaneiro (Seana) da Alfândega, para controle de seu porte.

O consignatário de bagagem desacompanhada, quando tratar pessoalmente de seu desembaraço, será autorizado pela Alfândega a ingressar na área ou recinto sob controle aduaneiro no qual se localize sua carga, o que permitirá seu cadastramento pela administração da instalação portuária em sistema de controle de acesso. Caso o consignatário opte pelo acompanhamento por meio de representante legal, este deverá apresentar-se à Alfândega, munido de via da Declaração Simplificada de Importação e de procuração, ou documento de representação equivalente, registrada em cartório ou com firma reconhecida do outorgante, se por instrumento particular, a fim de ser autorizado seu ingresso, o qual também será registrado no sistema de controle da administração da instalação portuária.

A entrada e saída de tripulantes da área da instalação portuária deve ser condicionada ao registro no sistema informatizado de controle. O documento de identificação deverá ser o seaman`s book ou documento equivalente que comprove o vínculo com a empresa proprietária ou arrendatária da embarcação.

As visitas de clientes habituais ou potenciais da instalação portuária, caso atinjam áreas alfandegadas, deverão ser registradas em sistema de controle de acesso devendo, além disso, ser emitida habilitação pelo administrador e informado o Chefe de Equipe da Alfândega.

Os órgãos de imprensa, para realizarem reportagens nas áreas e recintos sob controle aduaneiro, deverão solicitar autorização à Alfândega do Porto de Manaus. A solicitação deverá conter a aquiescência da administração da instalação portuária, qualificação dos funcionários envolvidos, com número de inscrição no CPF e documento

de identidade, as atividades a serem realizadas, os equipamentos que serão utilizados, identificados pelos números de série. O solicitante responsabilizar-se-á explicitamente pelos ônus derivados da veiculação das imagens e informações colhidas, bem como pelo direito de terceiro pelo uso indevido das imagens.

c.5 outros

Os servidores de órgãos públicos, os despachantes aduaneiros, os representantes de empresas importadoras e exportadoras, os representantes de transportadoras e os prestadores de serviços previamente credenciados e/ou habilitados, poderão solicitar o ingresso extraordinário de pessoas, por prazo não superior a 10 (dez) dias, em área ou recinto sob controle aduaneiro ou a bordo de embarcações atracadas ou fundeadas nos terminais portuários jurisdicionados pela Alfândega, em casos de urgência e em caráter excepcional, o que será autorizado pelo Chefe de Equipe da Alfândega na respectiva área ou recinto.

O ingresso de pessoas em áreas e recintos alfandegados, em situações não abrangidas neste Plano, será analisado e autorizado pelo Chefe do Seana, devendo tal autorização ser comunicada ao Chefe de Equipe da Alfândega e à administração da 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.

d. de passageiros

Não é aplicável, uma vez que a instalação portuária não opera com navios ou embarcações de passageiros.

Procedimentos para as áreas

a. áreas de acesso público

Não há áreas de acesso público no Porto Chibatão Alfandegado.

b. áreas de acesso controlado

Toda a área do Porto Chibatão Alfandegado é classificada como área de acesso controlado. O seu acesso deve ser permanentemente monitorado por CFTV e as imagens arquivadas por 90 (noventa) dias.

c. áreas de acesso restrito

Todas as áreas consideradas de acesso restrito deverão estar identificadas por uma placa, escrita em português e inglês, informando que somente pessoas autorizadas poderão ter acesso às mesmas.

São consideradas áreas de acesso restrito:

- 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.

O ingresso nessas áreas somente será 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.

Essas áreas devem ser permanentemente monitoradas por CFTV e as imagens arquivadas por 90 (noventa) dias.

O acesso de qualquer pessoa a 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.

4.9.5 Sistema de cadastramento

a. de veículos (carga, particulares, transportadores e outros)

Qualquer veículo seja de empresas transportadoras de contêineres, prestadoras de serviços habituais ou esporádicos, ou de qualquer outra natureza, que necessitem transitar pela área da instalação portuária, deverá ser previamente cadastrado. Para tanto, deverá ser requerida a seguinte documentação, a qual deverá ser copiada e arquivada:

- Solicitação de habilitação, com identificação do solicitante/representante legal;
- Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo ou comprovante de locação;
- Carteira Nacional de Habilitação dos condutores; e
- Foto do veículo com a placa.

A apresentação dos dados referentes aos veículos será de responsabilidade das empresas ou organismos aos quais estejam vinculados, devendo ser organizados em listagem apresentada por meio que identifique o responsável pelas informações prestadas, bem como sua relação com a empresa ou organismo informante.

Os veículos automotores, destinados ao transporte ou movimentação de mercadorias importadas, a exportar e de cabotagem, deverão pertencer ou estar arrendados a empresa cadastrada.

Qualquer alteração dos dados informados deverá ser imediatamente comunicada ao Porto Chibatão, que fará a atualização do banco de dados do sistema de controle.

Os cadastros deverão ter prazo de validade máximo de 1 (um) ano, findo o qual deverá ser procedido novo cadastramento. O sistema informatizado deverá controlar o prazo de validade das habilitações emitidas, bloqueando automaticamente o acesso dos veículos cujas habilitações estejam vencidas.

Para a concessão da permissão de trânsito, o veículo deverá ser vistoriado observando aos seguintes pontos:

- possuir todos os itens de segurança (cintos, triângulo, macaco e estepe);
- luzes externas em funcionamento;
- emissão de fumaça; e
- licenciamento válido.

O cancelamento do cadastramento dar-se-á pelas seguintes razões:

- solicitação do proprietário; e
- não atender aos itens da vistoria.

Ficarão dispensados desta formalidade, veículos oficiais do Corpo de Bombeiros, Polícia Civil, Polícia Militar da Marinha e ambulâncias, devidamente caracterizados e atendendo a chamado da administração da instalação portuária ou em casos de comprovada emergência. Ficarão também dispensados veículos oficiais conduzindo autoridades governamentais em visita agendada à instalação portuária e veículos conduzindo pessoas em serviço ou no exercício do poder de polícia da autoridade aduaneira.

Os órgãos de imprensa, para realizarem reportagens nas áreas e recintos sob controle aduaneiro, deverão solicitar autorização à Alfândega do Porto de Manaus. A solicitação deverá conter a aquiescência do Porto Chibatão e as placas dos veículos em serviço. Poderão ser utilizados veículos ostensivamente identificados, sem maiores formalidades, sendo que, para os demais, será exigida cópia do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo.

b. de embarcações

Para o cadastramento de embarcações que necessitem operar junto à instalação portuária, deverão ser exigidos do armador ou proprietário os documentos legais

expedidos pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, além dos pessoais do comandante e tripulação, os quais deverão ser copiados e arquivados.

Os cadastros deverão ter prazo de validade máximo de 1 (um) ano, findo o qual deverá ser procedido novo cadastramento. O sistema informatizado deverá controlar o prazo de validade das habilitações emitidas, bloqueando automaticamente o acesso das embarcações cujas habilitações estejam vencidas.

Os rebocadores são controlados pela Capitania e somente aqueles autorizados poderão realizar manobras no terminal.

c. de equipamentos

Em princípio, apenas equipamentos do Porto Chibatão estarão autorizados a operarem nas instalações da empresa. Em caso de emprego de equipamentos externos ou terceirizados, se automotores, deverão ser previamente cadastrados como qualquer outro veículo. Caso contrário, deverão ser registrados a partir de suas características técnicas, marca, aplicação, número de série e proprietário.

d. de cargas em geral

O Porto Chibatão deverá receber do agente de carga, antecipadamente, o manifesto contendo todas as informações referentes às cargas que serão desembarcadas. As informações deverão ser então inseridas no sistema informatizado, identificando toda e qualquer carga ou contêiner que seja descarregado do navio.

Caso ocorra alguma dúvida sobre o teor ou a procedência da carga, o terminal não deverá realizar a descarga, procedendo o rastreamento do problema, informando ao ponto de origem, essa não conformidade, e o resultado encontrado nas suas pesquisas.

As mercadorias devem ser cadastradas pelos seguintes dados:

- origem da carga
- tipo da carga
- classificação da carga perigosa
- exportador / importador
- destino da carga
- cuidados no manuseio e armazenamento
- documentos fiscais hábeis
- indicação se depende de algum desembaraço aduaneiro específico

e. de mercadorias perigosas

No cadastramento de cargas perigosas, devem ser colhidos os dados a seguir:

- origem da carga
- tipo da carga
- classificação da carga perigosa
- exportador / importador

- destino da carga
- cuidados no manuseio e armazenamento
- documentos fiscais hábeis
- indicação se depende de algum desembaraço aduaneiro específico

Toda a documentação, bem como as fichas de emergência para a prevenção e mitigação de acidentes, deve estar em conformidade com o preconizado pelos órgãos reguladores, como IBAMA, IAP e outros.

f. de substâncias nocivas

No cadastramento de substâncias nocivas, devem ser colhidos os dados a seguir:

- origem da carga
- tipo da carga
- classificação da carga perigosa
- exportador / importador
- destino da carga
- cuidados no manuseio e armazenamento
- documentos fiscais hábeis
- indicação se depende de algum desembaraço aduaneiro específico

Toda a documentação, bem como as fichas de emergência para a prevenção e mitigação de acidentes, deve estar em conformidade com o preconizado pelos órgãos reguladores, como IBAMA, IAP e outros.

4.9.6. Normas de Acesso

a. de veículos

Nível 1 de Proteção

Veículos não cadastrados não poderão transitar pela instalação portuária.

O acesso dos veículos cadastrados será efetuado através da checagem do documento de habilitação fornecido pela administração da instalação portuária e conduzido pelo motorista do veículo, com os dados existentes no banco de dados informatizado e placa do veículo.

Os veículos deverão ser vistoriados de forma aleatória, particularmente no que se refere à presença de pessoas não autorizadas a bordo e conteúdo de compartimentos fechados ou espaços sob as mesmas. A vistoria é realizada para verificar se estão transportando armas, explosivos ou substâncias proibidas ou que possam causar algum perigo às pessoas que trabalham no terminal ou no navio. Somente após este procedimento deverá ser liberada a entrada.

Ficarão dispensados deste controle, veículos oficiais do Corpo de Bombeiros, Polícia Civil, Polícia Militar, Marinha e ambulâncias, devidamente caracterizados e atendendo a chamado do Porto Chibatão ou em casos de comprovada emergência.

Ficarão também dispensados veículos oficiais conduzindo autoridades governamentais em visita agendada ao porto e veículos conduzindo pessoas em serviço ou no exercício do poder de polícia da autoridade aduaneira.

Nível 2 de Proteção

Todos os veículos serão vistoriados para verificar se estão transportando armas, explosivos ou substâncias proibidas da mesma forma que no nível 1 de proteção.

O motorista do veículo e os passageiros deverão ser revistados com a utilização do detector manual de metais.

Os veículos de visitantes ficam proibidos de entrar.

Nível 3 de Proteção

Somente será permitida a entrada dos veículos:

- do Porto Chibatão;
- da Unidade de Segurança; e
- das Autoridades de Segurança oficiais.

Para os demais veículos:

- se já estiverem no interior do Cais deverão ser retirados no mais curto prazo;
- até a liberação por ordem específica do Supervisor de Segurança, ou que o Nível de Proteção seja modificado, o acesso ao Cais estará vedado para outros quaisquer tipos de veículos.

b. de embarcações

A atracação de navios estará condicionada ao previsto na programação de navios.

Em princípio não será autorizada a atracação de qualquer embarcação não pertencente à própria empresa ou com atracação programada, salvo em caso de comprovada emergência.

No Nível 3 de Proteção, a critério da administração do porto, poderá ser cancelada a atracação de navios no terminal.

As pequenas embarcações de apoio só serão autorizadas a atracar se previamente autorizadas.

No Nível 3 de Proteção, se as atracações de navios forem suspensas, a atracação das embarcações de apoio também será cancelada.

c. de entrada e saída de cargas

As cargas do porto deverão estar obrigatoriamente cobertas por documentos fiscais hábeis, que deverão estar permanentemente disponibilizados para consultas das autoridades competentes.

Deverão ser comunicados à Alfândega os casos de saída ou entrada irregular de mercadorias, ou sem a cobertura de documentação legal.

No nível 1 de proteção, a existência de carga não informada acarretará sua indisponibilidade, permanecendo sob guarda da US em local específico até sua completa verificação pela Alfândega, com fim de constatar a correta discriminação no manifesto da embarcação transportadora, além de outros fatos de interesse da fiscalização e de segurança.

Nos níveis 2 e 3 de proteção é vedado o acesso ao terminal de cargas não informadas.

d. de permanência de cargas

A permanência de cargas no interior da instalação portuária deverá obedecer aos critérios de segurança de acordo com o tipo/natureza da carga. Toda carga deverá ter sua rotina de verificação e guarda registradas.

As cargas designadas para inspeção da Alfândega serão transportadas do pátio para os armazéns alfandegados para desembaraço e armazenagem.

e. de mercadorias perigosas

Essas mercadorias terão o mesmo tratamento das cargas comuns, sendo movimentadas e manuseadas conforme as orientações explícitas dos fabricantes/fornecedores e conduzidas para a Área de Armazenagem de Cargas Perigosas.

Essas mercadorias permanecerão estocadas na Área de Armazenagem de Cargas Perigosas, durante o tempo que estiver prevista ou for necessário a sua permanência na instalação portuária.

f. de substâncias nocivas

Essas mercadorias terão o mesmo tratamento das cargas comuns, sendo movimentadas e manuseadas conforme as orientações explícitas dos fabricantes/fornecedores e conduzidas para a Área de Armazenagem de Cargas Perigosas.

Essas substâncias permanecerão estocadas na Área de Armazenagem de Cargas Perigosas, durante o tempo que estiver previsto ou for necessário a sua permanência na instalação portuária.

g. de utilização de estacionamento

Os estacionamentos de veículos, cadastrados e não cadastrados, deverão ser objeto de constante verificação da vigilância, por meio de rondas ostensivas e monitoramento eletrônico, com o propósito de verificar a existência de veículos ou pessoas suspeitas.

Não deverá ser permitido o estacionamento de veículos junto às áreas de acesso restrito.

h. de permanência de veículos

Não deverá ser permitida, salvo plenamente justificada, a permanência de veículos estacionados por período superior ao de operação diária da instalação portuária, caso em que deverá ser providenciada a sua remoção.

Procedimentos para as áreas

a. Áreas de acesso público

Não há áreas de acesso público no Porto Chibatão Alfandegado.

b. Áreas de acesso controlado

Toda a área do Porto Chibatão Alfandegado é classificada como área de acesso controlado. O seu acesso, o cais flutuante, estacionamentos e pátios devem ser permanentemente monitorados por CFTV e as imagens arquivadas por 90 (noventa) dias.

c. Áreas de acesso restrito

O ingresso nas áreas restritas e recintos alfandegados somente será admitido aos veículos em objeto de serviço, durante os períodos estritamente necessários à realização de suas atividades.

Essas áreas devem ser permanentemente monitoradas por CFTV e as imagens arquivadas por 90 (noventa) dias.

4.9.7 Procedimentos e registros

4.9.7.1 Movimentação

a. de veículos

Todos os veículos que operam ou venham a acessar a Instalação deverão ser credenciados especificamente para a finalidade a que se destinam.

Todos os veículos deverão ser identificados com o nome e logotipo da empresa de prestadora de serviços.

Os veículos devem cumprir as normas de trânsito, tomando cuidado especial com os limites de velocidade estabelecidos pela instalação. Para evitar acidentes, deve ser estipulado o limite de 10 km/h.

Os veículos deverão afixar no pára-brisa ou em outro local de fácil visualização, a credencial.

Estarão dispensados do cadastramento prévio as viaturas da Polícia Federal, Receita Federal, Saúde dos Portos, Marinha do Brasil, Corpo de Bombeiros, Polícia Civil e Polícia Militar.

O acesso dos veículos cadastrados será efetuado através da checagem do documento de habilitação fornecido pela administração da instalação portuária e conduzido pelo motorista do veículo, com os dados existentes no banco de dados informatizado e placa do veículo. Serão efetuados os registros da hora de entrada e saída do veículo nos respectivos portões de acesso e saída.

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

Para o acesso dos prestadores de serviços de manutenção no navio, a portaria recebe uma lista contendo nomes e números dos documentos de identificação de cada pessoa, definindo o tipo de serviço a ser executado. Caso seja necessário o acesso de material e equipamentos, precisa também ser obtida autorização da Receita Federal.

É exigido, desses prestadores de serviço, o cumprimento das Normas de Segurança (utilização de Equipamentos de Proteção Individual – EPI).

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. Cabe ao próprio navio a responsabilidade final pelo recebimento dos suprimentos/gêneros, via agência, sendo o embarque feito com guindaste de bordo ou manualmente.

b. de embarcações

Deverão seguir as normas estabelecidas pelas autoridades portuárias e outros órgãos competentes.

Todas as embarcações deverão ser obrigatoriamente cadastradas e credenciadas pelos Órgãos competentes. Deverá ser registrada a sua chegada e saída do terminal e carga transportada ou passageiros.

c. de equipamentos

Todos os equipamentos deverão ser identificados pelo seu número. A credencial deve ser colocada em local de fácil visualização. Deverá ser registrada a sua entrada e saída do terminal.

d. de cargas em geral

Deve ser realizada verificação rotineira de cargas, unidades de transporte de cargas e áreas de armazenamento de cargas dentro da instalação portuária antes e durante as operações de manuseio e movimentação das cargas.

Deve ser verificado se todas as cargas que entram nas instalações portuárias estão de acordo com o especificado nas notas de entrega ou em documentos equivalentes de carga.

Todas as cargas movimentadas na Instalação deverão seguir as regras específicas de movimentação interna, de acordo com seu grau de risco por tipo de carga, evitando causar acidentes.

Os contêineres serão movimentados dos navios por aparelhos de força da própria embarcação ou guindastes da cais flutuante, sendo transportados no interior da instalação portuária em carretas, que os movimentará entre o navio e o pátio de contêineres e vice-versa.

No desembarque, ainda durante o transbordo, os contêineres deverão ser visualmente vistoriados, com atenção a danos na sua estrutura e anteparas e integridade do seu lacre, sendo as discrepâncias registradas. Deverá ser verificada, ainda, a correspondência entre o número de registro e o documento de importação.

O abastecimento de gêneros alimentícios, suprimentos e combustíveis para as embarcações é feito por terceiros, sob a responsabilidade das agências marítimas responsáveis pelos navios e inspecionados pelos vigilantes da US quando da sua entrada no terminal.

O abastecimento de combustível e óleo lubrificante, caso necessário, é feito via barcaça (chatas), a contrabordo.

e. de mercadorias perigosas

Contêineres contendo mercadorias perigosas deverão ser movimentados da mesma forma que os contêineres normais, ou de acordo com recomendações do fabricante/fornecedor e depositados em local propriamente delimitado e sinalizado no pátio, para armazenagem de cargas perigosas.

f. de substâncias nocivas

Contêineres contendo substâncias nocivas deverão ser movimentados da mesma forma que os contêineres normais, ou de acordo com recomendações do fabricante / fornecedor e depositados em local propriamente delimitado e sinalizado no pátio para armazenagem de cargas perigosas.

g. outros

Não são movimentados outros tipos de materiais.

4.9.7.2 Manuseio

a. De veículos

Os veículos manuseados pelo Porto Chibatão, em princípio restringem-se a:

- veículos administrativos da Presidência, Diretoria e Administração;
- veículos da US;

O manuseio destes veículos obedecerá as normas aqui estabelecidas para os demais veículos, ressalvando-se as particularidades operacionais para os veículos da US;

O manuseio dos veículos só poderá ser executado por pessoas habilitadas e obedecidas as condições de segurança impostas na legislação brasileira de trânsito.

b. de embarcações

O Porto Chibatão possui uma lancha destinada à Unidade de Segurança para desempenho de suas atribuições.

No emprego desta embarcação deverão ser seguidas as regras do tráfego marítimo e normas impostas pela Autoridade Marítima

A condução da embarcação só poderá ser feita por pessoas habilitadas e somente para execução de ações de segurança.

c. de equipamentos

O manuseio dos equipamentos só poderá ser executado por operadores habilitados e obedecidas as condições de segurança impostas na legislação brasileira de trabalho.

d. de cargas em geral

Os contêineres colocados no pátio da instalação portuária, para exportação ou importação, cumprirão a rotina de verificação da Alfândega (SISCOMEX), sendo que aqueles que receberem sinal vermelho deverão ser deslocados para o Armazém alfandegado e desunitizados. Aqueles destinados á exportação, que receberem sinal

verde ou amarelo, poderão ser submetidos à inspeção por meio de equipamento de verificação não intrusiva da Alfândega.

Deve ser realizada verificação rotineira de cargas, unidades de transporte de cargas e áreas de armazenamento de cargas dentro das instalações portuárias antes e durante as operações de manuseio de cargas;

e. de produtos perigosos

Contêineres contendo produtos perigosos permanecerão na Área de Armazenagem de Cargas Perigosas, onde poderão ser vistoriadas e/ou submetidas à inspeção por meio de equipamento de verificação não intrusiva.

Toda a documentação, bem como as fichas de emergência para a prevenção e mitigação de acidentes, deve estar em conformidade com o preconizado pelos órgãos reguladores, como IBAMA, IAP e outros.

f. de substâncias nocivas

Contêineres contendo substâncias nocivas permanecerão na Área de Armazenagem de Cargas Perigosas, onde poderão ser vistoriadas e/ou submetidas a inspeção por meio de equipamento de verificação não intrusiva.

Toda a documentação, bem como as fichas de emergência para a prevenção e mitigação de acidentes, deve estar em conformidade com o preconizado pelos órgãos reguladores, como IBAMA, IAP e outros.

g. Outros

Não são manuseados outros tipos de materiais.

4.9.7.3 armazenamento

a. de equipamentos

Através do registro de entrada e saída e controle da movimentação.

b. de cargas em geral

O Porto Chibatão controla toda a carga através de sistema informatizado próprio.

c. de mercadorias perigosas

Os contêineres de carga perigosa são armazenados em área destinada para esta finalidade no pátio de estocagem.

O Porto Chibatão atende os seguintes instrumentos legais sobre mercadorias perigosas:

- 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;
- Resolução ANTAQ Nº 2239 de 15/09/2011 – Normas de procedimentos para o trânsito seguro de produtos perigosos em instalações portuárias;
- 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.

d. de substâncias nocivas

O armazenamento de contêineres contendo substâncias nocivas é feito na Área de Armazenagem de Cargas Perigosas, seguindo as mesmas normas listadas no item acima para produtos perigosos.

e. outros

Não são armazenados outros tipos de materiais.

4.9.8. Procedimentos para controle, o acesso e detecção

a. de armas

É política do Porto Chibatão não permitir o acesso de pessoas nas instalações do terminal portando armas, mesmo aquelas que têm autorização para porte.

Somente será autorizada a entrada armado de Policiais, integrantes das Forças Armadas e do Poder Judiciário quando em serviço, que permanecerão de posse de suas armas no interior da instalação portuária.

Armas de fogo de pessoas que possuam autorização para porte que desejam entrar no terminal, deverão ser recolhidas, documentadas e armazenadas em local seguro, sendo devolvidas ao dono por ocasião de sua saída da instalação portuária.

Armas irregulares deverão ser apreendidas, documentadas (nome do portador, identidade individual e número da arma) e acionada, de imediato, a Polícia Militar ou a Polícia Federal.

A Unidade de Segurança adota os seguintes procedimentos:

- Solicitar a revista da bagagem acompanhada das pessoas ao passar pela Portaria do Terminal. 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 serão revistadas com o auxílio de detectores de metal;

- Rondas internas para verificação periódica da situação do pátio;

- Rotina de inspeção interna para observação de recipientes, embalagens ou volumes deixados em locais não autorizados em todos os turnos de serviço;

- Inspeção/vistoria aleatória de cabines de veículos e de pessoas que entram na instalação portuária. No nível 1 revistar visualmente pelo menos 2 a cada 10 veículos, ou seguir as instruções específicas do Supervisor de Segurança Portuária para determinada ocasião. Nos níveis de proteção e 2 e 3, todas as viaturas serão revistadas; e

- Rotina de detecção de violação de embalagens e lacres originais, destinados ao navio.

b. de drogas

Caso sejam identificados pacotes ou bagagens suspeitos ou com indícios de drogas, a Unidade de Segurança solicitará a presença de integrantes de unidades policiais especializadas para realizar a correta identificação e, se for o caso, lavrar a autuação e apreensão.

A Unidade de Segurança adota os seguintes procedimentos:

- Solicitar a revista da bagagem acompanhada das pessoas ao passar pela Portaria do Terminal. 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 serão revistadas;

- Rotina de acompanhamento de visitantes às instalações;

- Rotina de detecção de violação de embalagens e lacres originais, destinados ao navio;

- Rotina de inspeção interna para observação de recipientes, embalagens ou volumes deixados em locais não autorizados em todos os quartos de serviço;

- Rondas internas para verificação periódica da situação do pátio; e

- Inspeção/vistoria aleatória de cabines de veículos e de pessoas que entram na instalação portuária. No nível 1 revistar visualmente pelo menos 2 a cada 10 veículos, ou seguir as instruções específicas do Supervisor de Segurança Portuária para determinada ocasião. Nos níveis de proteção 2 e 3, todas as viaturas serão revistadas.

c. de artefatos explosivos

No caso de descoberta de explosivos, deve ser providenciado o isolamento imediato da área, não permitindo o manuseio do pacote, bagagem ou carga e acionado as unidades da Polícia ou das Forças Armadas especializadas na desativação de artefatos explosivos.

A Unidade de Segurança adota os seguintes procedimentos:

- Solicitar a revista da bagagem acompanhada das pessoas ao passar pela portaria do terminal. 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 2 e 3, todas as pessoas serão revistadas com o auxílio de detectores de metal;

- Rondas internas para verificação periódica da situação do pátio;

- Rotina de inspeção interna para observação de recipientes, embalagens ou volumes deixados em locais não autorizados em todos os turnos de serviço;

- Inspeção/vistoria aleatória de cabines de veículos e de pessoas que entram na instalação portuária. No nível 1 revistar visualmente pelo menos 2 a cada 10 veículos, ou seguir as instruções específicas do Supervisor de Segurança Portuária para determinada ocasião. Nos níveis de proteção 2 e 3, todas as viaturas serão revistadas; e

- Rotina de detecção de violação de embalagens e lacres originais, destinados ao navio.

d. de produtos perigosos

A Unidade de Segurança adota os seguintes procedimentos:

- Solicitar a revista da bagagem acompanhada das pessoas ao passar pela Portaria do Terminal. 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 2 e 3, todas as pessoas serão revistadas com o auxílio de detectores de metal;

- Rotina de acompanhamento de visitantes às instalações;

- Rotina de detecção de violação de embalagens e lacres originais, destinados ao navio;

- Rotina de inspeção interna para observação de recipientes, embalagens ou volumes deixados em locais não autorizados em todos os turnos de serviço;

- Rondas internas para verificação periódica da situação do pátio; e

- Inspeção/vistoria aleatória de cabines de veículos e de pessoas que entram na instalação portuária. No nível 1 revistar visualmente pelo menos 2 a cada 10 veículos, ou seguir as instruções específicas do Supervisor de Segurança Portuária para determinada ocasião. Nos níveis de proteção 2 e 3, todas as viaturas serão revistadas.

e. substâncias nocivas

A Unidade de Segurança adota os seguintes procedimentos:

- Solicitar a revista da bagagem acompanhada das pessoas ao passar pela Portaria do Terminal. 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 2 e 3, todas as pessoas serão revistadas com o auxílio de detectores de metal;

- Rotina de acompanhamento de visitantes às instalações;

- Rotina de detecção de violação de embalagens e lacres originais, destinados ao navio;

- Rotina de inspeção interna para observação de recipientes, embalagens ou volumes deixados em locais não autorizados em todos os turnos de serviço;

- Rondas internas para verificação periódica da situação do pátio; e

- Inspeção/vistoria aleatória de cabines de veículos e de pessoas que entram na instalação portuária. No nível 1 revistar visualmente pelo menos 2 a cada 10 veículos, ou seguir as instruções específicas do Supervisor de Segurança Portuária para determinada ocasião. Nos níveis de proteção 2 e 3, todas as viaturas serão revistadas.

f. outros

As inspeções e revistas deverão ser realizadas em local reservado, por pessoas devidamente treinadas e preparadas para tal, como forma de não criar constrangimentos ou embaraços. Sempre que possível ou necessário essas atividades deverão contar com o apoio da Polícia Civil ou Militar.

Placas, alertando com relação à proibição de ingresso de armas e substâncias proibidas e a possibilidade de realização de inspeções, deverão ser instaladas na entrada da instalação portuária.

4.9.9. Procedimentos de acesso às informações

a. cargas

A informação sobre a carga a ser movimentada é restrita aos funcionários que têm acesso, através de senhas, à rede de computadores do Porto Chibatão, por meio do sistema informatizado próprio.

As demais pessoas somente receberão parte das informações mediante autorização dos setores competentes.

b. equipamentos

Informações e desenhos de equipamentos e seu funcionamento deverão ser guardadas em local adequado e seguro, protegidas do acesso não permitido.

As informações sobre os equipamentos de movimentação de carga ficam restritas aos operadores das máquinas e só podem ter acesso a elas as pessoas previamente credenciadas.

c. pessoas envolvidas nos serviços da instalação

Todas as informações operacionais do Terminal são armazenadas em meio eletrônico e somente as pessoas que possuem senha, têm acesso a estas informações.

Os funcionários receberão treinamento conforme preconizado no Código ISPS e serão orientados no sentido de não fornecerem qualquer tipo de informação, ou mesmo efetuarem comentários sobre quaisquer tipos de serviços operacionais que se processam na instalação portuária.

d. cronogramas de trabalho

Todos os cronogramas de trabalhos implantados e/ou a implantar, deverão ficar guardados em local protegido e seguro, de forma que estranhos ou pessoas não credenciadas não tenham acesso. Os cronogramas de trabalhos que são armazenados em meio eletrônico, somente poderão ser acessados pelas pessoas que possuem senha.

Os funcionários receberão treinamento conforme preconizado no Código ISPS e serão orientados no sentido de não fornecerem qualquer tipo de informação, ou mesmo efetuarem comentários sobre quaisquer tipos de serviços operacionais que se processam na instalação portuária.

e. produtos perigosos

Cargas contendo produtos perigosos terão as suas informações detalhadas e arquivadas da mesma forma que as demais cargas operadas pela instalação portuária. As informações a respeito deverão ser guardadas em local protegido e seguro, de forma que estranhos ou pessoas não credenciadas não tenham acesso. As informações armazenadas em meio eletrônico, deverão ser protegidas por meio de senhas.

f. substâncias nocivas

Cargas contendo substâncias nocivas terão as suas informações detalhadas e arquivadas da mesma forma que as demais cargas operadas pela instalação portuária. As informações a respeito deverão ser guardadas em local protegido e seguro, de forma que estranhos ou pessoas não credenciadas não tenham acesso. As informações armazenadas em meio eletrônico, deverão ser protegidas por meio de senhas.

g. incidentes de segurança

Todos os incidentes de segurança deverão ser apurados, registrados, terem suas causas investigadas e, nos casos pertinentes, devem ser informados à Polícia Militar, Polícia Civil ou Polícia Federal e à CESPORTOS.

Os documentos e dados relativos a esses incidentes devem ficar guardados em local seguro na sala do Supervisor de Segurança e somente pessoas com a sua autorização poderão ter acesso.

h. pontos sensíveis

Todas as informações e documentações sobre pontos sensíveis da instalação portuária deverão ser guardadas em local protegido e seguro, de forma que estranhos ou pessoas não credenciadas não tenham acesso.

Caso sejam feitos “backups” ou cópias destas informações, deverão ser guardadas em local protegido e seguro, seguindo-se os mesmos procedimentos de proteção das informações originais.

Estas informações poderão ser repassadas de maneira global ou fragmentada, para as autoridades de segurança.

i. vulnerabilidades

Todas as informações e documentações descrevendo vulnerabilidades da instalação portuária deverão ser guardadas em local protegido e seguro, de forma que estranhos ou pessoas não credenciadas não tenham acesso.

Caso sejam feitos “backups” ou cópias destas informações, deverão ser guardadas em local protegido e seguro, seguindo-se os mesmos procedimentos de proteção das informações originais.

Estas informações poderão ser repassadas de maneira global ou fragmentada, para as autoridades de segurança.

j. informações de rotina

O procedimento adotado para limitar o acesso às informações é o credenciamento dos funcionários conforme as normas para a segurança para os recursos de informática, regulando seu nível de acesso às diversas informações da empresa, através de chaves de acesso e senhas.

O acesso a documentos sigilosos armazenados em papel é da responsabilidade da chefia de cada setor da administração do Porto Chibatão.

A guarda e autorização de acesso aos documentos sigilosos de segurança são da responsabilidade do Supervisor de Segurança.

k. informações confidenciais

O procedimento adotado para limitar o acesso às informações é o credenciamento dos funcionários conforme as normas para a segurança para os recursos de informática, regulando seu nível de acesso às diversas informações da empresa, através de chaves de acesso e senhas.

O acesso a documentos sigilosos armazenados em papel é da responsabilidade da chefia de cada setor da administração do Porto Chibatão.

A guarda e autorização de acesso aos documentos confidenciais de segurança são da responsabilidade do Supervisor de Segurança.

4.9.10. Procedimentos para proteção de informações

a. em meio físico

As informações classificadas como sigilosas deverão ser guardadas em arquivos que possuam dispositivos de fechamento confiáveis ou cofres. Um sumário referente a cada informação de interesse deverá ser guardado em outro arquivo de iguais características, colocado de preferência em outro local do Porto Chibatão, a fim de resguardar a informação em caso de sinistros.

Quando se fizer necessário o acesso ao arquivo de informações sigilosas por pessoa autorizada, a pessoa responsável deverá fazer um registro de quem acessou, anotando a data e hora do acesso.

Em princípio, os documentos arquivados deverão ser consultados nas dependências do local de arquivo. Quando for necessária a utilização fora desta área, a

pessoa responsável fará uma cautela do documento que deverá ser renovada, no máximo a cada 48 (quarenta e oito) horas. Qualquer documento que não seja devolvido no prazo ou extraviado deverá ser imediatamente comunicado ao Supervisor de Segurança para que seja instaurado um processo de averiguação, apuração de responsabilidades e aplicação de sanções administrativas, se for o caso.

b. em meio eletrônico

A segurança de dados informatizados deverá ser baseada em dois níveis: Segurança de Acesso e Cópias de Segurança. A segurança de acesso deverá também ser ativada em dois níveis: o controle de acesso às áreas da rede e o controle das funções dos sistemas.

O controle de acesso às áreas da rede, é implementado pelo sistema operacional de rede, que dispõe de mecanismos que possibilitam validar automaticamente o acesso às áreas da rede, determinar direitos de acesso (leitura, atualização, exclusão, etc.), definir horários de utilização, controlar acessos simultâneos por um mesmo usuário, bloquear acesso em tentativa de violação, entre outros. As áreas detentoras de equipamentos providos de armazenamento local (hard disk) poderão produzir informações nesses equipamentos e deverão armazenar estes arquivos na rede.

O controle de acesso às funções dos sistemas deverá ser efetuado através de senhas inseridas nos programas da empresa que verificam o nível de acesso de um funcionário ao acionar uma operação nos sistemas.

Todo sistema de informações e documentação da instalação portuária e backups (cópias) diários devem ser gravados em mídia eletrônica e ficar guardados na instalação em local seguro e protegidos do acesso de pessoas não autorizadas.

Uma cópia dessas gravações em mídia eletrônica deverá ficar guardada em outro local da Empresa igualmente seguro, como forma de backup (cópia) em caso de ocorrência de um acidente na instalação portuária.

As pessoas autorizadas a acessarem essas informações, deverão obrigatoriamente ter delegação formal, tomando-se cuidado em proteger toda e qualquer gravação e acesso por senhas individuais.

c. em meio magnético

As cópias de segurança são feitas segundo rotinas de backup, coordenadas pelo setor de informática. Os usuários, quando lidando com dados eletrônicos sigilosos, devem armazenar os CDs em armários com chave ou cofre, conforme o caso, e seguir os mesmos procedimentos previstos para o acesso a documentos sigilosos em papel.

Como regra geral, devem ser observados os mesmos procedimentos descritos para a proteção das informações gravadas em meio eletrônico.

4.9.11. Equipamentos e sistemas de segurança

a. processo para verificar a eficiência e eficácia

Todos os equipamentos do sistema de segurança da instalação portuária (CFTV, sensores de presença, botons e alarmes) devem ter no seu processo de aquisição e instalação uma exigência de certificação e garantia dos seus respectivos fabricantes.

A instalação portuária elaborará um programa de inspeção periódica do sistema, para verificação do correto funcionamento dos equipamentos, sob diversas condições atmosféricas e de luminosidade. 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. Essas verificações deverão concluir sobre a adequação do sistema implantado face às possíveis mudanças ocorridas nas instalações e nos processos operacionais da instalação portuária.

Todos esses procedimentos, serão feitos por pessoa ou empresa habilitada acompanhado por membro da US, e serão registrados e arquivados em local seguro.

- Os novos equipamentos de segurança para o Porto Chibatão devem ser adquiridos segundo um plano elaborado por empresa especializada e, para assegurar a sua eficácia, serão seguidos os seguintes procedimentos:

- Fornecimento de um projeto executivo prévio para a aceitação pelo terminal;

- A arquitetura dos sistemas será realizada com previsão de ampliação, com equipamentos suplementares do próprio fornecedor como também de outras empresas do mercado;

- O contrato deverá especificar que o fornecimento de equipamentos e materiais deverá ser completo, incluindo acessórios e ferramentas especiais necessárias para o perfeito funcionamento e acabamento dos sistemas;

- O fornecedor será obrigado pelo contrato, a garantir que os equipamentos e materiais empregados são de primeira qualidade e última geração, conduzindo um ótimo acabamento e aparência, sendo as tolerâncias, ajustes e métodos de fabricação compatíveis com as técnicas da boa engenharia, aplicáveis a cada caso. A exigência dos equipamentos serem de última geração refere-se à possibilidade de, no futuro razoável, conseguir-se no mercado a substituição de equipamentos avariados e peças sobressalentes para a manutenção de rotina;

- O fornecedor executará todos os serviços de supervisão da fabricação, instalação, regulagem, teste e colocação em operação, tanto dos materiais e equipamentos fornecidos, quanto da instalação do sistema como um todo;

- O fornecedor apresentará um conjunto de ensaios, inspeções e testes a serem realizados no local de instalação, para verificação do atendimento às especificações quanto a materiais, acabamentos e desempenhos;

- Ao final da instalação, deverá ser assinado um Termo de Aceitação Provisório, depois de concluídos todos os testes de campo que simularão as condições normais de trabalho;

- A caracterização do recebimento definitivo dos sistemas dar-se-á com a expedição do Termo de Aceitação Final, decorrido o prazo de garantia contratual;

- O fornecedor será o responsável pelo treinamento inicial das pessoas indicadas pelo Porto Chibatão e deverá estar concluído antes do início dos testes de aceitação;

- O fornecedor também será responsável pelo fornecimento dos manuais de instrução dos sistemas/equipamentos, em língua portuguesa contendo informações sobre dados técnicos e acessórios; manuais de instrução; manual de manutenção preventiva e corretiva; e relação de peças de reserva, com indicação de estoque mínimo;

- No período de garantia contratual, o fornecedor deverá prover os serviços de manutenção preventiva e corretiva, sob solicitação do Porto Chibatão, de modo a garantir o correto funcionamento dos sistemas; e

- Finda a garantia, os serviços de manutenção serão tratados conforme proposta específica de serviços de manutenção a ser apresentada antes da assinatura do Termo de Aceitação Final.

b. procedimento para identificação de falhas

De acordo com os testes de rotina apresentados nos manuais de cada equipamento, conforme descrito no item anterior, e nos casos de detecção de mau funcionamento apresentado nos exercícios previstos no item 4.10 – Formação e Treinamento.

Todas as possíveis falhas identificadas nos testes e verificações acima descritos deverão ser objeto de uma investigação detalhada e ter suas causas apuradas, concluindo se o problema é decorrente de mau funcionamento do sistema ou equipamento, de imperícia na operação ou de atos de sabotagem.

c. procedimentos para resolução de falhas

No período de garantia contratual, o fornecedor deverá prover os serviços de manutenção preventiva e corretiva, sob solicitação do Porto Chibatão, de modo a garantir o correto funcionamento dos sistemas.

Finda a garantia, os serviços de manutenção preventiva e corretiva serão objeto de contrato entre o Terminal e a empresa especializada por cada equipamento.

4.9.12. Procedimentos para controle das atividades de:

a. praticagem

A solicitação do serviço é feita diretamente pelo Agente do navio.

A atividade de praticagem é regulada pelas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem - NORMAM-12/DPC e Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental.

Os práticos são habilitados em concurso seguindo as normas da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC) e são controlados pela Capitania Fluvial. Somente aqueles autorizados pela Capitania podem exercer a praticagem.

Caso o prático se dirija ao terminal por terra, a sua identificação se dará nos portões de acesso, passando pelos mesmos procedimentos de identificação das demais pessoas que se dirigem ao terminal.

A Portaria nº 84 de 06 de outubro de 2004, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, reconhece o sistema de identificação de práticos brasileiros efetuado pelo Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA), em atendimento ao subitem 4.18 da parte B do Código ISPS e aos requisitos da Convenção 185 de 2003 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que trata da identificação de marítimos.

b. reboque

O Porto Chibatão possui seus próprios rebocadores e o controle destas embarcações é realizado pelo setor operacional.

c. abastecimento

O abastecimento de gêneros alimentícios, suprimentos e combustíveis é feito por terceiros, sob a responsabilidade das agências marítimas responsáveis pelos navios, com comunicação prévia ao terminal.

O abastecimento de combustível e óleo lubrificante é feito via barcaça (chatas), a contrabordo. Não é permitido o trânsito de tripulantes dessas embarcações de abastecimento no terminal, sem que estejam devidamente cadastrados.

Para o abastecimento de gêneros aos navios, recebimento de equipamentos e sobressalentes, os seguintes procedimentos deverão ser adotados:

- O navio deverá avisar com antecedência o abastecimento encomendado, caso contrário, não será permitida a sua entrada no terminal;

- O material já vem previamente inspecionado e autorizado pelas autoridades alfandegárias; e

- A segurança do terminal se limita à verificação da autorização da Receita Federal. Em caso de dúvida é realizado contato com o agente do navio para tomar as medidas cabíveis.

d. transporte de pessoal/material

De acordo com as Normas da Capitania Fluvial, somente as embarcações de pequeno porte, autorizadas pela Capitania, poderão trafegar entre navios e pontos de terra, para transporte de pessoal e material. O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Saúde dos Portos, Receita Federal e Polícia Federal.

e. outros de apoio portuário

Não há.

4.9.13 Procedimentos de integração operacional

a. da US da instalação portuária com as autoridades públicas envolvidas

A Unidade de Segurança da instalação portuária deverá desenvolver uma integração com a Capitania Fluvial e as autoridades públicas de segurança, particularmente Polícia Federal, Receita Federal, Polícias Civil e Militar e Corpo de Bombeiros, de modo a promover a cooperação e propiciar o conhecimento das necessidades das partes envolvidas, facilitando as ações em casos de acionamento dessas autoridades.

Essa integração deverá ser feita por meio de visita a essas autoridades, para o conhecimento mútuo das pessoas envolvidas na solicitação de apoio e no atendimento dessas solicitações, e também pela visita de membros das entidades citadas às instalações da instalação portuária. Deverão ser disponibilizados os dados considerados importantes para a ação dessas autoridades, como planta das instalações, composição da equipe de segurança da instalação portuária, dados operacionais, dentre outros, e coordenados os meios mais rápidos de comunicação entre as partes.

O sistema de comunicação utilizado em caso de emergência é o telefone e o VHF – Canal 16 com a Capitania.

Em caso de incidente de segurança que exija o reforço de autoridades policiais, o terminal atuará em seu apoio, fornecendo informações, equipamentos que estiverem ao seu alcance e apoio logístico para a solução do incidente.

b. do Oficial de Proteção do navio que estiver no porto ou terminal com as autoridades públicas portuárias envolvidas

A integração dos procedimentos de segurança dos navios, principalmente estrangeiros, e as autoridades públicas brasileiras serão realizadas, normalmente, através das ações previstas nos Planos de Proteção dos navios, aprovados pela autoridade da bandeira do navio.

O planejamento do apoio mútuo de segurança com o terminal será feito por meio da Declaração de Proteção (DOS) que, segundo o ISPS Code, deverá ser preenchido obrigatoriamente nos níveis 2 e 3 de proteção ou quando o governo brasileiro ou o navio julgarem necessário.

É provável que uma DOS seja solicitada para os níveis de proteção mais elevados, quando um navio possui um nível mais alto de proteção do que o da instalação portuária, ou de outro navio com o qual interage, e para a interface navio/porto ou para as atividades de navio a navio que representem um risco mais elevado a pessoas, propriedades ou ao ambiente, por razões específicas para aquele navio, incluindo a sua carga ou passageiros, ou as circunstâncias na instalação portuária ou uma combinação destes fatores.

A DOS deve ser assinada e datada tanto pela instalação portuária quanto pelo(s) navio(s), conforme aplicável, a fim de indicar o cumprimento com o capítulo XI-2 do SOLAS e com a parte A do ISPS Code, devendo incluir a sua duração, o nível ou níveis de proteção relevantes, bem como os detalhes de contato pertinentes.

O navio poderá solicitar o apoio das autoridades públicas brasileiras através da Unidade de Segurança do Terminal ou diretamente, conforme previsto no Decálogo de Segurança elaborado pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. Neste documento, é previsto que a administração do terminal divulgue, para os navios atracados, o telefone da Polícia Federal e a possibilidade de comunicação com a Capitania Fluvial via rádio.

4.9.14 Sistemas de comunicação

a. entre as embarcações, as companhias de navegação, a US da instalação portuária local e a autoridades de segurança pública portuária local

- Com os navios, atracados ou fundeados – VHF marítimo;
- Com as companhias e agências de navegação (somente mensagens relativas à segurança) – telefone e mensagem eletrônica;
- As autoridades de segurança:
  - CESPORTOS, Polícia Federal, Polícia Militar e Polícia Civil – telefone;
  - Capitania Fluvial – VHF marítimo e telefone; e

- Demais autoridades com sede em Manaus – telefone;

b. entre o pessoal das unidades de segurança.

Através de transceptores portáteis.

c. entre os veículos terrestres e as unidades de segurança.

Através de transceptores portáteis.

d. entre a US das instalações portuárias de uso privativo fora do porto organizado e o Centro de Controle de Comunicação – CCCom do porto organizado

O Porto Chibatão é um terminal situado fora do Porto Organizado de Manaus, não estando subordinado, para efeitos de segurança portuária, ao Porto de Manaus.

As comunicações de segurança entre a US do porto Chibatão, quando necessário, e o CCCom do porto organizado de Manaus serão estabelecidas via telefonia fixa.

4.9.15. Procedimentos de Comunicação

a. entre as embarcações, as companhias de navegação, as unidades de segurança das instalações portuárias e a autoridade de segurança pública local

- Entre a US e os navios: VHF marítimo em linguagem clara;
- Entre a US e as companhias de navegação: não há comunicação da US com as companhias de navegação. Tal comunicação se dá por telefone, fax ou e-mail somente pela administração do Porto Chibatão ou pelo Supervisor de Segurança Portuária; e
- Entre a US e a autoridade de Segurança Pública Portuária Local: por telefone em linguagem clara.

b. entre o pessoal das US

Através de transceptores portáteis em linguagem clara.

c. entre os veículos terrestres e as US

Através de transceptores portáteis em linguagem clara.

d. entre as US das instalações portuárias de uso privativo fora do porto organizado e o centro de controle de comunicação do porto organizado-CCCOM.

Por telefone, fax ou e-mail somente pela administração do Porto Chibatão ou pelo Supervisor de Segurança Portuária.

Esse contato só deverá ser estabelecido na ocorrência de incidente real ou de alguma suspeita fundamentada que justifique essa comunicação. Deverão ser mantidos registros dessas comunicações.

e. para manter as comunicações contínuas e eficazes

Nos equipamentos rádio, realizar experiência de comunicações em linguagem clara, a intervalos regulares.

Todos os equipamentos portáteis deverão dispor de uma bateria sobressalente carregada além da que estiver em uso.

Os circuitos e equipamentos de telefonia fixa deverão ser rotineiramente inspecionados, com o propósito de evitar interrupção nas comunicações em decorrência de pane no sistema. Especial atenção deve ser dada às linhas aéreas e não embutidas/subterrâneas e às caixas de conexões de circuitos. Eventuais falhas deverão ser imediatamente reparadas, seja nos ramais internos, seja nas instalações de responsabilidade da concessionária de telefonia.

f. para sua proteção física.

Os equipamentos de comunicações nunca deverão ficar desguarnecidos. Os equipamentos rádio portáteis fora de uso deverão ser guardados em local seguro e os equipamentos fixos protegidos no local onde estão instalados.

g. para a segurança da informação.

Em princípio, não é permitida a referência a dados sigilosos ou operacionais no tráfego de mensagens por qualquer meio.

Deve-se levar em consideração que as comunicações via rádio são as mais vulneráveis à interceptação. Qualquer pessoa mal intencionada de posse de um transceptor comercial terá condições de ingressar na rede da instalação portuária e obter informações sobre o que está sendo transmitido ou mesmo interferir nas mensagens veiculadas. Assim, os seguintes procedimentos deverão ser observados para que esta possibilidade de intrusão seja minimizada:

- A duração das transmissões deve ser a menor possível, limitando-se ao estritamente necessário à compreensão do interlocutor;

- As estações deverão ser designadas por indicativos-fonia de chamada, compostos por grupo de letras, números ou palavras, sem identificação direta com o local da estação ou portador do equipamento;

- Criação de um grupo de palavras-código com significado correspondente a frases de uso comum na instalação portuária;

- Os equipamentos deverão ter potência de transmissão adequada às dimensões físicas da instalação portuária; e

- Os equipamentos devem ser operados em volume compatível com o nível de ruído ambiente e de modo que as recepções sejam ouvidas apenas pelo respectivo operador.

Os indicativos-fonia, as palavras-código e a freqüência da rede deverão ser periodicamente alterados e do conhecimento apenas das pessoas que operam os equipamentos. Códigos de reserva e freqüências alternativas deverão estar disponíveis em local seguro e colocadas em vigor quando houver suspeita de escuta indevida ou interferência nas transmissões e quando houver alterações no nível de proteção.

Quanto à telefonia fixa, apesar de ser um meio bem mais seguro que o rádio, especial atenção deverá ser dada à integridade dos circuitos, particularmente nas caixas de conexões, de modo a evitar interferências ilícitas (grampos).

A telefonia celular sofre das mesmas vulnerabilidades das comunicações via rádio, não devendo ser empregada para o trato de assuntos sigilosos.

h. para a coleta, classificação e armazenamento de dados.

As informações referentes à coleta, classificação e armazenamento de dados não deverão trafegar via rádio. Tais informações deverão ser transmitidas verbalmente ou por meio de relatórios ao Supervisor de Segurança do terminal.

A Sala de Controle deverá dispor de sistema de gravação de voz, para o caso de suspeita de interferência nas comunicações ou para as transmissões que mereçam ser arquivadas. Essas gravações deverão ser arquivadas por um período mínimo de 30 (trinta) dias.

Todos os dados relevantes, decorrentes de comunicações de emergências, deverão ser coletados, classificados de acordo com sua gravidade e armazenados em banco de dados para posterior análise estatística comparativa. Este procedimento é importante para que se possam medir evoluções e confiabilidade no plano de comunicação e de todo o sistema de segurança da instalação portuária.

i. com os demais órgãos públicos e instituições

As comunicações com esses órgãos, a não ser em casos emergenciais, serão realizadas por telefone e efetuadas exclusivamente pela administração da instalação portuária ou pelo Supervisor de Segurança.

4.9.16. Sinais de Alarme - SA das US

a. tipos de sinais de alarme - SA

Dos Navios

Os Sinais de Alarme adotados para informação de perigo pelos navios são os previstos na Regra nº 37 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), constantes do Código Internacional de Sinais (CIS).

Da instalação portuária

Com o propósito de acelerar a tomada das providências necessárias e dar ciência às pessoas presentes de que existe uma emergência em curso, a instalação portuária deverá possuir um sistema de alarme sonoro (sirene) em suas instalações que tenha potência para alcance em todo o perímetro da instalação, incluindo ambientes fechados ou de ruído ambiente elevado.

b. procedimentos

Para os Navios

A US deverá estar atenta aos sinais emitidos pelos navios que poderão ser qualquer um dos previstos na supra referida regra do RIPEAM. Uma cópia da relação dos sinais deverá ser afixada na portaria do terminal e na Sala de Controle da US. Os sinais são discriminados abaixo:

Os seguintes sinais, usados ou exibidos em conjunto ou separadamente, indicam perigo e necessidade de auxílio:

a) Tiro de canhão, ou qualquer outro sinal explosivo, feito em intervalo de cerca de um minuto;

b) Som contínuo produzido com qualquer equipamento de sinalização de cerração;

c) Foguetes ou granadas que lancem lágrimas vermelhas, uma de cada vez, a pequenos intervalos;

d) Sinal radiotelegráfico ou por qualquer outro método, composto pelo grupo (SOS) **…---…** do Código Morse;

e) Sinal radiotelefônico MAYDAY;

f) Sinal de perigo NC do Código Internacional de Sinais;

g) Sinal visual composto de uma bandeira quadrada que tenha, por baixo ou por cima, uma esfera ou algo semelhante a uma esfera;

h) Chamas a bordo da embarcação (por exemplo: um barril onde se queime óleo, alcatrão, etc.);

i) Pára-quedas luminoso ou bastão luminoso de cor vermelha;

j) Sinal de fumaça de cor laranja;

k) Movimentos laterais de braço até o alto da cabeça e daí de volta até o lado do corpo (coxas), lentos e repetidamente;

l) Sinal de alarme radiotelegráfico – uma série de doze traços de quatro segundos de duração, a intervalo de um segundo;

m) Sinal de alarme radiotelefônico – dois tons de áudio transmitidos, alternadamente, nas freqüências de 220 Hz e 1300Hz, com duração de 30 segundos a um minuto; e

n) Sinais transmitidos por radiofaróis de emergência indicadores de posição – ou o sinal descrito acima, ou uma série de tons singelos na freqüência de 1300Hz.

A US do Terminal estabelecerá comunicação radioelétrica imediata com os navios. A comunicação de um incidente de segurança para as autoridades de segurança será feita por telefone, em linguagem clara.

Para a instalação portuária

Instruções específicas sobre o acionamento do alarme (sirene) e demais ações, deverão fazer parte do programa de treinamento de todos os funcionários da instalação portuária. A primeira providência após a identificação de uma emergência é o acionamento do alarme, de forma que a ajuda seja mais rápida possível.

Todos os funcionários da instalação portuária deverão ser treinados para:

- saber identificar uma emergência de forma que não haja acionamento desnecessário;
- informar o mais rápido possível à administração da instalação portuária uma situação de emergência;
- saber acionar corretamente o alarme; e

- estarem devidamente familiarizados com o plano de emergência da instalação.

Ao ouvir o sinal de alarme, todos devem permanecer em seus locais de trabalho, atentos a novas informações e ordens a serem emanadas pela US, exceto os voluntários da Brigada de Incêndio e equipe de Primeiros Socorros que deverão se deslocar para os seus locais de reunião previamente estabelecidos.

Em caso de evacuação, os funcionários do terminal deverão estar devidamente orientados e treinados para organizar a saída das pessoas e dos veículos com calma e de forma ordenada, sendo que para isso os guardas e vigilantes da US deverão auxiliá-los neste procedimento para evitar acidentes, em casos de treinamento ou de emergência real.

A Brigada de Incêndio deve ser organizada com funcionários voluntários que devem receber o treinamento adequado para operarem a rede de combate a incêndios e extintores da instalação portuária, solicitando caso necessário, o apoio do Corpo de Bombeiros.

Uma equipe de primeiros socorros, também organizada com funcionários voluntários e devidamente identificada, deve ser organizada e treinada, particularmente com respeito à remoção de vítimas (padioleiros).

c. meios

O sistema de alarme da instalação portuária deverá compreender os seguintes meios:

- Alarme sonoro (sirene); e
- Sistemas de comunicação através de rádios transceptores, telefones fixos e celulares.

d. canais de difusão

Todos os procedimentos que envolvam a ativação do alarme geral da instalação portuária e as ações decorrentes deverão ser difundidos entre todos os funcionários do terminal.

Para isto, serão realizados treinamentos, simulações e exercícios periódicos, conforme previsto neste plano e no Código ISPS.

Placas de sinalização afixadas nos pontos de maior movimento de pessoas no terminal e panfletos contendo cópia dos procedimentos também poderão ser utilizadas com este propósito.

4.9.17. Estabelecimento de níveis

O nível 1 é a situação normal de trabalho do Porto Chibatão. As seguintes medidas gerais são adotadas nesta situação:

- Adotar procedimentos de segurança durante 24 horas;
- Identificar positivamente as pessoas e veículos que acessem o terminal;
- Efetuar revistas aleatórias de pessoas, objetos pessoais, veículos e seus conteúdos;
- Efetuar ronda aleatória em busca de possíveis incidentes de segurança;
- Monitorar com equipamentos de vigilância a área geral do terminal, os pontos de acesso, a área marítima e as áreas de acesso restrito;
- Supervisionar a movimentação de cargas no cais e armazéns;
- Utilizar equipamentos de vigilância com capacidade de gravação continuamente monitorada;
- Exigir a notificação antecipada da chegada de navios, embarcações, veículos, suprimentos, sobressalentes, visitantes e fornecedores;
- Assegurar que a comunicação com os navios atracados e fundeados esteja estabelecida;
- Efetuar o registro e verificar o material fornecido ao navio e o veículo transportador;
- Prevenir que suprimentos não destinados ao transporte dos navios sejam aceitos e armazenados dentro do terminal;
- Assegurar que as cargas que entram no terminal estejam de acordo com as notas de entrega ou documentos equivalentes de carga;
- Verificar os lacres e outros métodos utilizados para impedir violações nas cargas/suprimentos que irão entrar no terminal e as que ali ficarão temporariamente armazenadas;
- Manter o grau de alerta adequado a possíveis incidentes de proteção;
- Reportar ao Supervisor de Segurança qualquer atividade suspeita;
- Ligar a iluminação de segurança no período noturno; e
- Verificar que todos os acessos não utilizáveis estejam trancados.

No nível 1 de proteção, todas as pessoas que queiram ter acesso às instalações portuárias devem estar sujeitas a serem revistadas.

A menos que haja motivos claros relacionados com a proteção para fazê-lo, os membros do pessoal do navio não devem ser solicitados a revistar seus colegas ou seus objetos pessoais.

Quaisquer revistas devem se realizadas de modo a levar em consideração os direitos humanos do indivíduo e preservar sua dignidade humana básica.

4.9.17.1. Estabelecimento do Nível 2

O nível 2 é estabelecido pela Autoridade de Segurança Pública Portuária Local, quando informações de inteligência indicam que um incidente de segurança poderá ocorrer numa região, área, porto ou contra um navio, sem que o alvo específico tenha sido identificado. Cabe ao terminal repassar qualquer informação sobre a possibilidade de ocorrência de um incidente de segurança às autoridades. Os critérios para a elevação de nível e disseminação de informações de inteligência serão estabelecidos pela CONPORTOS.

a. medidas adicionais

- Colocar guardas adicionais nos acessos e na ronda do perímetro;
- Aumentar a freqüência do patrulhamento motorizado e com barcos;
- Aumentar a freqüência e atenção nas revistas das pessoas que acessam o terminal em busca de armamento, explosivos ou equipamentos que possam ser utilizados para realizar ataques/sabotagens, fazendo sempre o uso de detectores de metal;
- Aumentar a freqüência e atenção nas revistas das bagagens, suprimentos e sobressalentes e veículos com a mesma finalidade;
- Recusar o acesso a visitas que não possam apresentar um motivo verificável para ter acesso ao terminal;
- Recusar o recebimento de bagagens desacompanhadas que não possam ser verificadas;
- Aumentar a cobertura e intensidade da iluminação e dos equipamentos de vigilância, incluindo a provisão de iluminação e de vigilância adicional;
- Aumentar a vigilância nas atividades suspeitas; e
- Inspecionar a correspondência recebida.

b. medidas operacionais

- Estabelecer uma Declaração de Proteção com os navios atracados;
- Aumentar a ronda nas instalações do terminal;
- Colocar guardas em locais sensíveis;
- Realizar briefings com os guardas transmitindo as informações recebidas das autoridades governamentais e das medidas adicionais de proteção recebidas;
- Escoltar todos os visitantes;
- Restringir o movimento dos tripulantes dos navios no terminal;
- Implementar restrições de trânsito e fundeio de pequenas embarcações em áreas adjacentes aos navios; e
- Aumentar a freqüência e minuciosidade das verificações de lacres e de outros métodos para prevenir adulterações nas cargas/suprimentos (exame visual e físico); e
- Coordenar com o Oficial de Proteção do Navio o recebimento antecipado da relação de pessoal autorizado a se dirigir ao navio e material, provisões e sobressalentes que o navio necessita receber. Quando da chegada do material destinado ao navio na portaria do terminal, verificar se o pedido está de acordo com a nota de entrega antes de o veículo entrar nas instalações portuárias para a vistoria do veículo e da carga.

c. medidas físicas

- Limitar, ao mínimo indispensável, o acesso de pessoas às áreas restritas; e
- Manter os portões de acesso ao terminal fechados, instalar barreiras removíveis e somente permitir o acesso de veículos após a identificação positiva do condutor e passageiros, a inspeção do veículo, da carga e das pessoas por ele transportadas e de suas bagagens.

d. possíveis implicações com a elevação do nível

- Retardo na movimentação de cargas dos navios e os prejuízos econômicos decorrentes; e
- Aumento das despesas com a segurança.

4.9.17.2. Estabelecimento do Nível 3

O nível 3 é estabelecido pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, quando informações de inteligência indicam que um incidente de segurança poderá ocorrer contra um alvo específico, porto ou navio, e o ataque é altamente provável ou iminente.

a. medidas adicionais

- Colocar vigilantes adicionais nos acessos, na ronda do perímetro, em locais considerados como sensíveis, áreas restritas e possíveis pontos de acesso não autorizado;
- Proibir o acesso de pessoas não essenciais ao serviço do terminal;
- Realizar briefings com os guardas transmitindo as informações recebidas das autoridades governamentais e das medidas adicionais de proteção recebidas;
- Inspecionar meticulosamente todas as pessoas e veículos que acessem o terminal, utilizando detectores de metal existentes e cães farejadores e equipamentos de raio-x disponibilizados pelas forças de segurança;
- Coordenar com as forças de segurança (policiais ou militares) eventualmente destacadas para a proteção do terminal, as ações conjuntas com a Unidade de Segurança e necessidades de apoio logístico do Porto Chibatão;
- Coordenar com a Polícia Federal e a Capitania Fluvial as restrições de trânsito de pequenas embarcações em áreas adjacentes ao navio atracado a uma distância que permita o uso de armamento de ataque à distância. Proibir o fundeio dessas embarcações;
- Solicitar à Polícia Federal e/ou à Capitania Fluvial o patrulhamento marítimo junto ao terminal;
- Estabelecer áreas restritas adicionais dentro da instalação portuária, se necessário;
- Maximizar o uso de iluminação e equipamentos de proteção;
- Assegurar que os navios atracados e os que vão atracar sejam avisados das possíveis ameaças;
- Divulgar instruções para os funcionários e preparar para evacuação total ou parcial do terminal; e
- Inspecionar a correspondência recebida;

- Acender todas as luzes dentro do terminal e no interior dos edifícios;
- Inspecionar o interior dos edifícios após o final do expediente e, se necessário, a intervalos regulares no período noturno;
- Permitir o acesso somente de viaturas essenciais à operação e à segurança;
- Proibir o estacionamento de veículos próximo a edifícios e armazéns e aos navios.

b. medidas operacionais

- Seguir as diretivas emanadas pelas autoridades governamentais;
- Manter vigilância permanente em todos os acessos ao terminal;
- Aumentar a freqüência das rondas permanentes no terminal, principalmente no cais;
- Considerar a parada na movimentação de cargas;
- Revisar as atracações previstas dos navios e permitir somente aquelas essenciais, até que a ameaça seja eliminada;
- Escoltar todos os veículos em movimento no terminal; e
- Coordenar com o Oficial de Proteção do Navio a vigilância da área marítima junto ao navio.

c. medidas físicas

- Limitar ao mínimo indispensável, o acesso de pessoas às áreas restritas;
- Manter os portões de acesso ao terminal fechados, instalar barreiras removíveis e somente permitir o acesso de veículos após a identificação positiva do condutor e passageiros, a inspeção minuciosa do veículo, da carga e das pessoas por ele transportadas e de suas bagagens.

d. possíveis implicações com a elevação do nível

- Prejuízos decorrentes da cessação da movimentação de cargas
- Aumento dos custos com a segurança.

4.9.18. Procedimentos para controle de movimentação navio/terra

a. de tripulantes

Uma lista de tripulantes é entregue pelo navio ou agente na portaria para controle.

Caberá à US executar os procedimentos de controle de acesso para verificar se todos os tripulantes que desembarcam dos navios, estão incluídos na lista de tripulantes autorizados pela Polícia Federal, sendo que o mesmo procedimento deverá ocorrer no retorno dos tripulantes ao navio.

A identificação será realizada por meio da apresentação de passaporte ou documento fornecido pela autoridade marítima do país a que pertence o navio.

Caberá à vigilância móvel coibir o trânsito dessas pessoas por áreas ou trajetos diferentes daquele designado entre o cais e o portão de acesso à instalação portuária.

b. de profissionais não tripulantes

Terão acesso ao navio apenas os profissionais cadastrados na instalação portuária, sejam eles prestadores de serviços ou fornecedores, pelo período estritamente necessário à execução da sua atividade profissional.

c. de outras pessoas

Não deverá ser permitido o acesso ao navio atracado, de pessoas não cadastradas na instalação portuária. Caso seja solicitado pelo comandante, o acesso de visitantes e convidados deverá ser precedido pela entrega de uma relação com nome, documento de identificação e período da visita, para conferência pelo pessoal de serviço na portaria.

4.9.19. Procedimentos para controle de armas de fogo

a. acesso às instalações

É política do Porto Chibatão não permitir o acesso de pessoas nas instalações do terminal portando armas, mesmo aquelas que têm autorização para porte.

Somente será autorizada a entrada armado de Policiais e integrantes das Forças Armadas em serviço, que permanecerão de posse de suas armas.

Armas de fogo de pessoas que possuam autorização para porte deverão ser recolhidas, documentadas e armazenadas em local seguro, sendo devolvidas ao dono por ocasião de sua saída da instalação portuária.

Armas irregulares deverão ser apreendidas, documentadas (nome do portador, identidade individual e número da arma) e acionada, de imediato, a Polícia Militar ou a Polícia Federal.

b. porte

O artigo 7º da Lei no 10.826, de 22 de dezembro de 2003 e as alterações acrescidas pela Lei nº 11.706, de 19 Junho de 2008, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, define crimes e dá outras providências, estabelece o uso de armas de fogo pelos empregados das empresas de segurança privada. Estabelece também que as armas serão de propriedade, responsabilidade e guarda das respectivas empresas, somente podendo ser utilizadas quando em serviço, devendo essas observar as condições de uso e de armazenagem estabelecidas pelo órgão competente, sendo o certificado de registro e a autorização de porte expedidos pela Polícia Federal em nome da empresa.

c. guarda

As armas dos componentes da US serão guardadas, fora do período de trabalho, em local seguro na própria instalação portuária, sendo vedado ao vigilante conduzi-la consigo fora do seu turno de serviço. Este local deverá possuir condições efetivas de segurança, ser monitorado por CFTV e dispor de alarme contra intrusão, não podendo ficar aberto além do tempo estritamente necessário.

d. uso nas áreas das instalações portuárias

O uso de armas de fogo no interior do terminal fica restrito aos membros da Unidade de Segurança, durante o seu horário de serviço, e autoridades militares e policiais.

4.9.20. O comandante da embarcação deve:

a. declarar estar ciente das normas de Segurança Pública a que se subordina

Todo comandante de navio é obrigado a declarar formalmente ter conhecimento das normas de segurança pública em vigor. Essa declaração fica em poder da US - Unidade de Segurança da instalação portuária.

b. registrar a ocorrência de atos ilícitos no órgão policial competente

Todo comandante de navio é obrigado a formalizar o devido registro no órgão policial competente, dos acontecimentos e atos ilícitos ocorridos contra a embarcação, a carga ou a pessoas embarcadas.

c. encaminhar relatório circunstanciado sobre atos ilícitos ocorridos na embarcação à Autoridade de Segurança Portuária Local

Todo comandante de navio é obrigado a encaminhar relatório circunstanciado para a Autoridade de Segurança Portuária local, com cópia para a US - Unidade de Segurança da instalação portuária, sobre atos ilícitos ocorridos contra a embarcação, a carga ou a pessoas embarcadas, informando data, hora, descrição da ocorrência, conseqüências e providências tomadas.

d. firmar declaração da não ocorrência de tais atos, antes de deixar o porto ou terminal brasileiros (em caso de não ocorrência)

Todo comandante de navio é obrigado a firmar declaração da não ocorrência de atos ilícitos a bordo, antes de deixar a instalação portuária, devendo tal declaração ser encaminhada a US - Unidade de Segurança da instalação portuária.

4.9.21. Registro de Ocorrência de Ilícitos Penais – ROIP

No caso de ocorrência de ilícito penal, o terminal de Porto Chibatão elaborará o Registro de Ocorrência de Ilícitos Penais – ROIP, e o enviará à CESPORTOS e à CONPORTOS, para atendimento ao disposto no item V, do artigo 3º do Decreto nº 1.507/95, de 30 de maio de 1995, na conformidade da Resolução nº 39 - CONPORTOS, de 29 de outubro de 2007, publicada no Diário Oficial da União nº 238, Seção I, de 12 de dezembro de 2007. Uma cópia do ROIP deverá ser arquivada na US.

O terminal também deverá elaborar o Relatório Estatístico de Ilícitos Penais – RIP, em cumprimento ao disposto na Resolução CONPORTOS nº 41/2008.

4.10. FORMAÇÃO E TREINAMENTO

O treinamento do pessoal de segurança do terminal seguirá a seguinte programação:

TREINAMENTO – FORMAÇÃO BÁSICA

Assunto	Envolvidos	Freqüência	Observações
Instrução Inicial no Código ISPS	Supervisor de Segurança	Quando designado para a função	Será formado em curso ministrado pela CONPORTOS
Instrução Inicial no Código ISPS e Plano de Segurança	Vigilantes da US	Antes de assumir função no terminal	De acordo com o item 18.2 da Parte B do Código ISPS
Instrução Inicial no Código ISPS e Plano de Segurança	Todo o pessoal do terminal	Quando contratados, antes de assumirem função no terminal	De acordo com o item 18.3 da Parte B do Código ISPS
Instrução sobre proteção de informações operacionais e sigilosas	Todo o pessoal do terminal	Quando contratados, antes de assumirem função no terminal	Será elaborada uma instrução específica pelo Supervisor de Segurança de acordo com as normas previstas no Plano de Segurança e procedimentos do terminal
Instrução específica sobre Plano de Segurança • Controle de acesso ao Terminal • Operação da Sala de Monitoramento • Patrulhamento de Segurança e rondas • Buscas e vistorias • Operação dos sistemas de segurança • Comunicações de segurança • Registros e avaliações de segurança • Conduta nos níveis de proteção 2 e 3 • Conduta em situações de emergência Outros a critério do Supervisor de Segurança	Pessoal selecionado	Antes de assumirem função no terminal	Para o pessoal que tem função de implementar qualquer parte específica do Plano de Segurança

Reciclagem da instrução no Código ISPS	Todo o pessoal do terminal	Anualmente	Poderá ser utilizada uma cartilha sobre o Código ISPS em apoio ao treinamento
Reciclagem da instrução no Código ISPS e Plano de Segurança	Vigilantes da US	Anualmente	De acordo com o item 18.2 da Parte B do Código ISPS e Plano de Segurança
Curso de reciclagem de vigilantes e treinamento prático de tiro	Todo pessoal envolvido na segurança	A cada 2 anos	Cumprir o previsto nas normas da Polícia Federal para o treinamento dos vigilantes de empresas privadas (Portaria Nº. 3.233/2012 - DPF)

SIMULAÇÕES

Assunto	Envolvidos	Freqüência	Observações
Serviço no terminal em condição de Nível 3 de Proteção	Todo pessoal envolvido na segurança	Conforme previsto no item 18.5 da Parte B do Código ISPS, a fim de assegurar a implementação eficaz das disposições do Plano de Segurança, as simulações devem ser realizadas pelo menos uma vez a cada três meses e testar partes individuais do plano Todos os vigilantes deverão ser submetidos às simulações previstas ao menos uma vez por ano	
Tentativa de introdução de armas, explosivos, drogas ou produtos perigosos no terminal	Todo pessoal envolvido na segurança		Poderá ser realizado com o auxílio de órgãos governamentais
Ameaça de bomba seguida de busca de bomba	Pessoal designado		Poderá ser realizado com o auxílio de órgãos governamentais
Procedimentos para revista de pessoas	Todo pessoal envolvido na segurança		Incluir a instrução do uso de detectores de metal
Procedimentos para vistoria de bagagens	Todo pessoal envolvido na segurança		Incluir a instrução do uso de detectores de metal
Procedimentos para inspeção de viaturas	Todo pessoal envolvido na segurança		
Procedimentos de comunicações	Todo pessoal envolvido na segurança		
Alarme geral e evacuação do terminal	Todo o pessoal do terminal		
Tópicos do Plano de Segurança	Pessoal designado		Conforme determinação do Supervisor de Segurança

EXERCÍCIO

Assunto	Envolvidos	Freqüência	Observações
Exercício anual de segurança do terminal	Todo o pessoal do terminal	Anualmente – não podendo exceder 18 meses entre os exercícios anuais	Cumprir o item 18.6 da Parte B do Código ISPS

Republica-se o item 18 da Parte B do Código ISPS - Treinamento, Simulações e Exercícios sobre Proteção das Instalações Portuárias, como tópicos para orientação dos treinamentos e exercícios.

Treinamento

18.1 O Funcionário de proteção das instalações portuárias (Supervisor de Segurança) deve ter conhecimento dos seguintes pontos, ou receber treinamento sobre alguns ou todos esses, conforme apropriado:

1. administração de proteção;
2. convenções, códigos e recomendações internacionais relevantes;
3. legislação e regulamentos governamentais relevantes;
4. responsabilidades e funções de outras organizações de proteção;
5. metodologia de avaliação da proteção das instalações portuárias;
6. métodos de vistorias e inspeções da proteção de navios e das instalações portuárias;
7. operações e condições do navio e do porto;
8. medidas de proteção do navio e das instalações portuárias;
9. preparo e resposta para situações de emergência e planos de contingência;
10. técnicas de instruções para treinamento e educação em proteção, incluindo medidas e procedimentos de proteção;
11. utilização de informações sensíveis relacionadas com a proteção e de comunicações relativas à proteção;
12. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;
13. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;
14. reconhecimento, de caráter não discriminatório, de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;
15. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;
16. equipamentos e sistemas de proteção e suas limitações operacionais;
17. métodos para realização de auditorias, inspeções, controle e monitoramento;

18. métodos de revista física e inspeções de caráter não intrusivo;

19. simulações e exercícios de proteção, incluindo simulações e exercícios com navios; e

20. avaliação das simulações e exercícios de proteção.

18.2 O pessoal das instalações portuárias com funções específicas relacionadas com a proteção deve ter conhecimento dos seguintes pontos, ou receber treinamento sobre alguns ou todos esses, conforme apropriado:

1. conhecimento das ameaças e padrões atuais de proteção;

2. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;

3. reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção;

4. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção;

5. gestão de multidões e técnicas de controle;

6. comunicações relacionadas à proteção;

7. operações dos sistemas e equipamentos de proteção

8. testes, calibração e manutenção dos sistemas e equipamentos de proteção;

9. técnicas de inspeção, controle e monitoramento; e

10. métodos de revista física de pessoas, objetos pessoais, bagagem, carga e provisões do navio.

18.3 Todo o pessoal das instalações portuárias deve ter conhecimento e estar familiarizado com as disposições relevantes do PFSP, em alguns ou todos os seguintes itens, conforme apropriado:

1. o significado e conseqüentes requisitos dos diferentes níveis de proteção;

2. reconhecimento e detecção de armas, substâncias e dispositivos perigosos;

3. reconhecimento de características e padrões de comportamento de pessoas que possam representar uma ameaça à proteção; e

4. técnicas utilizadas para lograr medidas de proteção.

Simulações e exercícios

18.4 O objetivo das simulações e exercícios é garantir que o pessoal das instalações portuárias tenha competência em todas as funções atribuídas a eles relativas à proteção, em todos os níveis de proteção, e identificar quaisquer falhas relacionadas à proteção que precisem ser resolvidas.

18.5 A fim de assegurar a implementação eficaz das disposições do plano de proteção das instalações portuárias, as simulações devem ser realizadas pelo menos uma vez a cada três meses, a menos que circunstâncias específicas requeiram o estabelecimento de outros prazos. Estas simulações devem testar elementos individuais do plano, tais como as ameaças à proteção listadas no parágrafo 15.11.

18.6 Vários tipos de exercícios, que podem incluir a participação dos funcionários de proteção das instalações portuárias, juntamente com autoridades relevantes dos Governos Contratantes, funcionários de proteção da companhia ou oficiais de proteção do navio caso disponíveis, devem ser realizados pelo menos uma vez por ano com um intervalo não superior a 18 meses entre os exercícios. Os pedidos de participação dos funcionários de proteção da companhia ou dos oficiais de proteção do navio em exercícios conjuntos devem ser feitos levando em consideração as implicações para o navio, tanto em termos de trabalho quanto de proteção. Estes exercícios devem testar as comunicações, coordenação, disponibilidade de recursos e resposta. Estes exercícios podem ser:

1. em escala real ou ao vivo;

2. simulação estática em modelo ou seminários; ou

3. combinados com outros exercícios realizados, tais como exercícios de resposta a situações de emergência ou outros exercícios realizados pela autoridade do Estado do porto.

4.11. AUDITORIAS E REVISÕES

As auditorias determinadas pela CONPORTOS deverão ser realizadas conforme previsto na Resolução nº 37/05 daquela Comissão, que prevê a realização de 2 (duas) auditorias no primeiro período de 5 (cinco) anos após a certificação dos Planos de Segurança das Instalações Portuárias, não excedendo 03 (três) anos entre uma e outra auditoria.

Os critérios para a realização de auditorias estão previstos nas Resoluções nº 47/11 e 49/11, também da CONPORTOS.

A auditoria é de competência exclusiva da CONPORTOS.

Configurada a necessidade de ajustes, a instalação portuária terá o prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data da notificação decorrente da auditoria realizada pela CONPORTOS, para apresentar a emenda, atualização e/ou revisão do seu Plano de Segurança Pública Portuária.

O Plano de Segurança Pública Portuária deverá ser atualizado quando houver mudança da razão social, da diretoria, do controle societário, transferência, arrendamento, incorporação ou outra modalidade de assunção de ativos.

O Plano de Segurança Pública Portuária deverá, a qualquer tempo, ser emendado quando:

- Exigir mudanças que possam alterar profundamente a abordagem adotada para manter a segurança da instalação portuária; e

- A remoção, alteração ou substituição de barreiras permanentes e de sistemas e equipamentos de segurança e vigilância, dentre outros, previamente considerados como essenciais para manter a segurança da instalação portuária.

O Plano de Segurança Pública Portuária deverá, a qualquer tempo, ser revisado, quando:

- houver recomendação do Supervisor de Segurança da instalação portuária;

- ocorrer na instalação portuária alteração na estrutura física e/ou operacional;

- for identificada falha em equipamentos e/ou em procedimento de segurança, ou se for questionada a relevância de elementos significativos do Plano de Segurança Pública Portuária;

- após a ocorrência de incidente ou ameaça de segurança envolvendo a instalação portuária; e

- houver mudança do objeto social, no controle operacional e/ou de posse da instalação portuária.

A Administração do Porto Chibatão deverá determinar a realização periódica de auditorias internas no terminal (pelo menos uma auditoria anual) ou eventuais quando entender que algum aspecto da segurança pode não estar sendo conduzido apropriadamente.

4.12. RELATÓRIO CONCLUSIVO

O Plano de Segurança do Porto Chibatão segue toda a Legislação, Resoluções e Normas emanadas pelos órgãos internacionais e autoridades nacionais pertinentes.

O Plano de Segurança tem por objetivo prevenir atos ilícitos no terminal.

A instalação portuária e a Organização de Segurança foram perfeitamente identificadas através de seus dados de qualificação constantes do item 4.2.

A metodologia utilizada pela Avaliação de Segurança e Plano de Segurança foi descrita no respectivo item, enfocando todos os cenários de ameaças a que o terminal possa estar submetido.

No Plano de Segurança também estão descritas as características físicas, operacionais e de infra-estrutura e as áreas terrestres e aquaviárias. Nesta parte, para melhor compreensão foram incluídas fotografias descritivas, croquis e anexado uma planta das instalações do Porto Chibatão.

Foram descritos os órgãos envolvidos com a segurança e suas respectivas competências, de acordo com o disposto no Plano Nacional de Segurança Pública Portuária e as normas legais que regulam suas atividades.

Consideraram-se os seguintes fatores:

- As determinações dos organismos nacionais e internacionais, quanto a pressupostas ameaças à segurança e danos às pessoas, às embarcações e à infra-estrutura dos portos ou terminais, observando as peculiaridades do porto, levando em consideração a situação geográfica, o tipo de instalação e o produto com o qual trabalha;
- Os aspectos apontados no Estudo de Avaliação de Risco, previamente aprovado pela CONPORTOS, considerando as ameaças, os riscos de incidentes e as vulnerabilidades potenciais e existentes nas diversas áreas das instalações portuárias e dos serviços nelas prestados, tem o objetivo de eliminar os problemas de segurança identificados e de prevenir as situações de riscos potenciais e prognosticáveis, passíveis de atos ilícitos;
- As relações do porto e/ou do terminal com as autoridades locais ou nacionais com responsabilidades relativas à segurança pública;
- As medidas de segurança existentes nas instalações portuárias;
- As atribuições e relações existentes entre as autoridades intervenientes, bem como sistemas existentes de comunicação; e
- A flexibilidade necessária para possíveis adequações às normas do poder público, inclusive as expedidas durante a elaboração dos Planos, em razão dos ajustes que se farão necessários em face dos Planos de Segurança nos Navios dentre outras.

Na avaliação das áreas de atuação apreciaram-se as áreas terrestres e suas vias de acesso, compreendendo as áreas de fundeio, atracação e cercanias.

Foi apresentado um panorama situacional em termos de segurança, de acordo com as regulamentações nacionais e internacionais existentes, referentes ao terminal, enumerando os antecedentes, a situação atual e a regulamentação aplicada.

Foram descritos todos os procedimentos operacionais determinados na Resolução nº 12/03 da CONPORTOS, a saber:

- Estrutura organizacional e regimental da Unidade de Segurança;
- Deveres e responsabilidades das pessoas envolvidas;
- Sistemas de cadastramento em vigor do Porto Chibatão;
- Normas de acesso;
- Procedimentos relativos à movimentação de carga;
- Procedimentos para evitar o acesso ilícito de armas, drogas, substâncias nocivas e artefatos explosivos;
- Procedimentos de acesso às informações de rotina e sigilosas;
- Procedimentos para proteção das informações armazenadas;
- Processos para avaliação dos sistemas de segurança e resolução de falhas;
- Procedimentos de controle das atividades de controle portuário;
- Sistemática de integração operacional da US com as autoridades públicas e os oficiais de proteção dos navios;
- Procedimentos e sistemas de comunicação;
- Tipos de sinais de alarme e difusão;
- Medidas adicionais de segurança para os níveis 2 e 3;
- Controle da movimentação navio-terra;
- Controle de porte, guarda e uso de armas de fogo;
- Procedimentos a serem seguidos pelos comandantes dos navios; e
- Procedimentos para elaboração e encaminhamento do Relatório Estatístico de Ilícitos Penais.

Foi apresentado um planejamento para a formação, treinamento, simulações e exercícios a serem realizados periodicamente para o pessoal da instalação portuária.

Estabeleceram-se finalmente, os processos sobre auditorias e revisões internas do Plano de Segurança.

Manaus, AM em 25 de julho de 2014

José Ferreira de Oliveira
Representante Legal
Porto Chibatão Alfandegado

Carlos Alberto Gonçalves de Amorim
Supervisor de Segurança
Porto Chibatão Alfandegado

SAGRES
Consultores Associados
Soluções Marítimas e Portuárias

Roberto Ferreira da Silva
Diretor Presidente
Sagres Consultores Associados Ltda.

Rogério Marcio Mariano
Consultor
Sagres Consultores Associados Ltda.