



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA  
JAILSON DA SILVA NUNES

**AVALIAÇÃO DE RISCO NA SEGURANÇA PORTUÁRIA EM SUAPE –  
PERNAMBUCO/PE: UM ESTUDO DE CASO COM A UTILIZAÇÃO DO  
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DE NAVIOS E  
INSTALAÇÕES (ISPS CODE).**

**Jaboatão/PE  
2017**

JAILSON DA SILVA NUNES

**AVALIAÇÃO DE RISCO NA SEGURANÇA PORTUÁRIA EM SUAPE –  
PERNAMBUCO/PE: UM ESTUDO DE CASO COM A UTILIZAÇÃO DO  
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DE NAVIOS E  
INSTALAÇÕES (ISPS CODE).**

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Lato Ssensu* em Segurança Privada, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Segurança Privada.

Orientação: Prof. João Schorne de Amorim, MSc.

**Jaboatão/PE  
2017**

JAILSON DA SILVA NUNES

**AVALIAÇÃO DE RISCO NA SEGURANÇA PORTUÁRIA EM SUAPE –  
PERNAMBUCO/PE: UM ESTUDO DE CASO COM A UTILIZAÇÃO DO  
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DE NAVIOS E  
INSTALAÇÕES (ISPS CODE).**

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em Segurança Privada e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Segurança Privada, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Jaboatão, 17 de julho de 2017.

---

Professor orientador. João Schorne de Amorim, MSc.

Universidade do Sul de Santa Catarina

---

Professor arguidor. Giovane de Paula, Dr.

Universidade do Sul de Santa Catarina

**Dedico este trabalho aos meus pais, irmãos, minha esposa Karine Olivares, meu filho Henrique Albuquerque que, com muito carinho e apoio, não mediram esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida.**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado saúde, força para suportar as dificuldades e proporcionar-me a chegar até aqui.

A esta universidade, seu corpo docente, direção, coordenação do curso e administrador que oportunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte superior, eivado pelo acendrada confiança no mérito e ética aqui presente.

Em especial ao meu orientador João Schorne de Amorim, pela paciência, por compartilhar de seus conhecimentos, pelos ensinamentos e suporte no pouco tempo que lhe coube, pelas suas correções e incentivos.

Aos meus pais, esposa e filho, pelo amor, incentivo e apoio incondicional.

Meus agradecimentos ao amigo Cleano Lima Alves, companheiro de trabalho e irmão na amizade que fez parte da minha formação e que vai continuar presente em minha vida com certeza.

E a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

## RESUMO

Após os atentados terroristas ocorridos ao World Trade Center - WTC em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o mundo todo se deu conta da insegurança que estamos vivendo e da necessidade de nos protegermos. Para prevenção de riscos de novos ataques a alvos estratégicos, como instalações portuárias e navios, a Organização Marítima Internacional - IMO, através de uma Conferência Diplomática, da qual o Brasil e mais 163 países são signatários, estabeleceu diretrizes e recomendações de segurança, na forma de um código denominado ISPS-Code - Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias. Assim, esse trabalho teve como objetivo estudar o processo de gestão da Segurança Portuária no porto de Suape/PE e sua relação com os conceitos e aplicações do ISPS Code. Suape é um porto brasileiro localizado no estado de Pernambuco, entre os municípios do Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife. Autoridade Portuária investiu considerável recurso financeiro em obras e equipamentos para adequar o porto às exigências do ISPS-Code. Nesta pesquisa foram utilizadas como fontes de dados as pesquisas bibliográficas, artigos científicos, questionários, observação e o levantamento de documentação como fonte secundária, envolvendo: sítios eletrônicos, informações da legislação e certificações de órgão oficiais. Concluiu-se que o Porto de Suape possui certificado ISPS-CODE - International Ship and Port Facility Security Code, e inspeções periódicas da CESPURTOS/CONPORTOS permitem a continuidade da certificação. As atuais condições do Porto de Suape se mostraram suficientes e adequadas aos padrões internacionais.

**Palavras-chave:** ISPS Code. Porto de Suape. Análise de riscos.

## **ABSTRACT**

*After the terrorist attacks on the World Trade Center (WTC) on September 11, 2001 in the United States, the whole world realized the insecurity we are experiencing and the need to protect ourselves. To prevent the risk of further attacks on strategic targets, such as port facilities and ships, the International Maritime Organization (IMO), through a Diplomatic Conference, which Brazil and 163 other countries are signatories to, establishes guidelines and safety recommendations, in the form of a code known as ISPS-Code - International Code for the Protection of Ships and Port Facilities. The objective of this work was to study the Port Security management process in the port of Suape / PE and its relation with the ISPS Code concepts and applications. Suape is a Brazilian port located in the state of Pernambuco, between the municipalities of Ipojuca and Cabo de Santo Agostinho, in the Metropolitan Region of Recife. Port Authority invested considerable financial resources in works and equipment to adapt the port to the requirements of the ISPS-Code. In this research, bibliographical research, scientific articles, questionnaires, observation and the collection of documentation as a secondary source, involving: electronic websites, information of the legislation and official body certifications were used as data sources. It was concluded that the Port of Suape has ISPS-CODE certificate - International Ship and Port Facility Security Code, and periodic inspections of CESPURTOS / CONPORTS allow the continuity of the certification. The current conditions of the Port of Suape were sufficient and adequate to international standards.*

**Keywords:** *ISPS Code; Port of Suape; Risk analysis.*

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>12</b>
2.1 PORTO DE SUAPE – HISTÓRICO.....	12
2.2 ISPS CODE E OS PORTOS BRASILEIROS.....	13
2.3 GESTÃO DE RISCOS E O ISPS CODE.....	15
<b>3 METODOLOGIA.....</b>	<b>18</b>
3.1 EMPRESA OBJETO DO ESTUDO: APRESENTAÇÃO E LOCALIZAÇÃO.....	18
3.2 ESTUDO DE CASO .....	20
3.3 PREPARAÇÃO DA COLETA DE DADOS .....	21
3.4 ROTEIRO DE CONSULTA/ANÁLISE A DOCUMENTOS .....	27
<b>4 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS .....</b>	<b>27</b>
4.1 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS .....	27
4.2 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS E DISCUSSÃO.....	29
<b>4.2.1 Proteção das instalações portuárias e controle de acesso .....</b>	<b>30</b>
<b>4.2.2 Atividades de guarda portuária .....</b>	<b>30</b>
4.3 RESULTADOS E DISCUSSÃO DA OBSERVAÇÃO/QUESTIONÁRIO – PORTO DE SUAPE .....	30
<b>4.3.1 Cadastramento.....</b>	<b>33</b>
<b>4.3.2 Critérios para habilitação de pessoas ao cadastramento.....</b>	<b>34</b>
<b>4.3.3 Critérios para habilitação de veículos ao cadastramento .....</b>	<b>34</b>
<b>4.3.4 Alarme sonoro - segurança .....</b>	<b>35</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>37</b>
<b>REFERÊNCIA.....</b>	<b>38</b>



## 1 INTRODUÇÃO

A atenção para com a proteção de infraestruturas críticas transformou-se em uma preocupação para a consecução de objetivos estratégicos de países e organizações. O ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) é um código internacional que foi aprovado pela Organização Marítima Internacional (IMO), na Conferência Diplomática sobre proteção marítima, realizada em Londres, em dezembro de 2002. Esse código fez parte das novas medidas de prevenção ao terrorismo, relativas à proteção de embarcações e de instalações portuárias. Como consequência desse código, um novo padrão internacional de proteção foi estabelecido para as instalações portuárias de todos os países que compõem a IMO, as quais serão certificadas internacionalmente se estiverem em conformidade com esse código.

Após os atentados terroristas ocorridos ao World Trade Center - WTC em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o mundo todo se deu conta da insegurança que estamos vivendo e da necessidade de nos protegermos. Para prevenção de riscos de novos ataques a alvos estratégicos, como instalações portuárias e navios, a Organização Marítima Internacional - IMO, através de uma Conferência Diplomática, da qual o Brasil e mais 163 países são signatários, estabeleceu diretrizes e recomendações de segurança, na forma de um código denominado ISPS-Code - Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.

Este código, definido pelo IMO como padrão de segurança para os portos que operem no comércio internacional, permite aos países signatários negarem acesso em seu território a navios oriundos de portos que não adotem os procedimentos de segurança contidos no ISPS-Code. Assim, no Brasil, a CONPORTOS - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis assumiu a coordenação desses novos procedimentos e através das CESPOTOS - comissões estaduais com as mesmas atribuições, coordenaram a elaboração e implantação de planos de segurança pública portuária nos portos e terminais portuários do Brasil, em consonância com o ISPS-Code.

Suape é um porto brasileiro localizado no estado de Pernambuco, entre os municípios do Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife. Autoridade Portuária investiu considerável recurso financeiro em obras e equipamentos para adequar o porto às exigências do ISPS-Code, instalando equipamentos de alta tecnologia em monitoramento e controle de acesso e circulação de pessoas, veículos e cargas, através de

central digital de CFTV com captura de imagem e gravação integral por movimento 24 horas ao dia, utilização de catracas, cancelas eletrônicas e detectores de metais, assegurando aos seus usuários a conformidade de suas instalações às novas exigências de segurança e conseqüentemente a obtenção da certificação internacional de seu porto no cumprimento do ISPS-Code. Com isso observou-se a importância de analisar o processo de gestão da Segurança Portuária e sua relação com os conceitos e aplicações do ISPS Code.

Em linhas gerais, o ISPS Code introduziu requisitos e diretrizes para um sistema de segurança portuária, revestido de critérios que só elevam ainda mais a qualidade de um sistema de segurança, imprescindível a qualquer instalação portuária. Dentre os critérios estabelecidos, está a obrigatoriedade de se realizar uma avaliação de risco de acordo com os parâmetros estabelecidos pelo código.

O processo de avaliação de riscos é, portanto, um processo geral de análise e avaliação que no final apresenta uma relação com os seus principais riscos, apontando a necessidade de um tratamento específico para cada um deles. O seu objetivo principal é identificar, analisar e avaliar os riscos. Para que esse processo esteja alinhado com o ISPS Code, faz-se necessário que os requisitos e as diretrizes do código sejam obedecidos ao se elaborar a avaliação de risco, ou seja, que estejam em conformidade com o ISPS Code.

Com o reconhecimento de normas como o ISPS Code, a obrigatoriedade de estruturação de medidas protetivas para o atendimento de demandas pactuadas com entidades internacionais passou a ser exigida pelo governo brasileiro, dentre as quais, o desenvolvimento de planos de análise de riscos à segurança como condição preponderante para a gestão da segurança de instalações portuárias. Neste contexto, foi feita uma pesquisa propõe uma abordagem construtivista para a análise de riscos à segurança de instalações de um porto no Brasil, aperfeiçoando o entendimento de seus gestores a partir de uma perspectiva multicritério.

Para a consecução deste objetivo a presente pesquisa utilizou os pressupostos da Metodologia Multicritério de Apoio à Decisão Construtivista (MCDA-C) para construiu uma proposta de abordagem construtiva para a análise de riscos à segurança de instalações portuário realizado um estudo de caso junto ao porto de Suape. Como resultado comprovou-se a possibilidade de incluir em um mesmo modelo aspectos técnicos associados à estruturação de planejamentos e análises de riscos e aspectos subjetivos, inerentes a como um gestor

atribui maior relevância a elementos que influenciem seu desempenho frente à segurança da instalação portuária.

O complexo porto/navio constitui-se em uma grande e intrincada rede de relações que abarca desde manutenção/aprimoramento de instalações físicas até o uso dos mais sofisticados meios de gerenciamento e controle de pessoas e operações. Nesse contexto, as questões de segurança colocam-se como de fundamental importância para os sistemas portuários de vários países. Se isto já era um fato, essas preocupações assumiram maior força depois dos ataques terroristas em 11 de setembro, nos Estados Unidos. A preocupação com a segurança portuária encontra-se explicitada em determinações da Organização Marítima Internacional (IMO). Dentre as medidas adotadas o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS ou ISPS Code) assume particular importância nas definições de procedimentos de segurança nos complexos portuários.

O transporte marítimo concentra mais de 90% do volume da movimentação de cargas internacionais do País e os portos acumularam, nos últimos anos, grandes investimentos, efetuados principalmente pela iniciativa privada. A junção das determinações do ISPS Code e do Plano de Segurança possibilitou a construção de um modelo de segurança para que os portos não percam cargas por falta de organização, e para garantir que os pontos críticos de segurança não representem obstáculos para o comércio internacional.

Diante disso surge a seguinte problemática: A análise e avaliação de ameaças realizadas pela segurança portuária atualmente no Brasil estão de acordo com os conceitos e aplicações do ISPS Code? Assim o objetivo principal deste trabalho foi estudar o processo de gestão da Segurança Portuária e sua relação com os conceitos e aplicações do ISPS Code, tendo como objetivos específicos: avaliar as aplicações do ISPS Code no Porto de Suape; revisar conceitos de segurança privada nos portos marítimos; compreender a gestão da segurança privada portuária.

A presente pesquisa está estruturada em cinco capítulos, na qual o Capítulo 1 – Introdução dar-nos uma visão geral acerca do tema da pesquisa e do que será abordado ao longo do trabalho, bem como apresenta as justificativas, problemáticas e objetivos do mesmo. O Capítulo 2 – Referencial teórico aborda as principais informações para que se possa entender melhor o resultado do trabalho, trazendo uma revisão de literatura acerca do Porto de Suape e sua história, do ISPS Code, suas aplicações nos portos do Brasil e Gestão de riscos. O Capítulo 3 descreve a metodologia utilizada no trabalho, bem como as ferramentas e roteiros

de aplicação. Em seguida, o Capítulo 4 apresenta e discute os principais resultados observados ao longo do estudo de caso. O Capítulo 5 finaliza o trabalho apresentando as considerações finais do autor sobre o mesmo.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 PORTO DE SUAPE – HISTÓRICO**

Localizado 40 quilômetros ao sul do Recife, nos municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, o Complexo Industrial Portuário de Suape, administrado pelo Governo do Estado de Pernambuco, ocupa uma área de 13,5 mil hectares, dividida em zonas portuária, industrial, administrativa e de preservação ecológica e cultural. Devido à localização estratégica, Suape conecta-se com mais de 160 portos em todos os continentes e possui condições para ser o principal porto concentrador do Atlântico Sul (SILVA & RODRIGUES, 2011).

O Complexo foi concebido pelo então Governador de Pernambuco, José Francisco de Moura Cavalcanti, a partir da elaboração de um Plano Diretor em 1973. Seu nome é originado da Praia de Suape, a mais meridional do Município do Cabo de Santo Agostinho e significa em tupi “caminho sinuoso”. Seu projeto foi baseado na integração entre o porto e a indústria, como acontece em países como Japão e França. Os serviços e áreas de movimentação e armazenagem são de responsabilidade de empresas privadas, ficando a infra-estrutura a cargo do governo. Esse sistema de gestão recebe o nome de *landlord port* (praticamente toda a movimentação de cargas está concessionada a empresas privadas, cabendo à Administração do porto o papel de garantir o bom funcionamento do porto, controlando e garantindo o cumprimento da existência do serviço público, para além do acompanhamento e fiscalização das próprias concessões) (SILVA & RODRIGUES, 2011).

A construção do Porto de Suape foi prevista para operar produtos combustíveis e cereais a granel, substituindo o porto do Recife. Em 7 de novembro de 1978, uma lei estadual criou a empresa Suape Complexo Industrial e Portuário para administrar o desenvolvimento das obras. Sua área de influência abrange todo o estado de Pernambuco e parte dos estados de Alagoas e da Paraíba. O porto tem acesso rodoviário pela PE-060, pela BR-101 e pela AL-101, na divisa de Pernambuco e Alagoas (SILVA & RODRIGUES, 2011).

O porto de Suape dispõe de três condições naturais que contribuem para sua performance: águas profundas junto à costa; quebra-mar natural formado por uma linha de arrecifes e extensa área plana disponível para instalações (retroárea). O Porto pode atender a navios de até 170.000 TPB (tonelada de porte bruto) e calado operacional de 14,50 m. Com 27 km<sup>2</sup> de retroporto, seus portos externo e interno oferecem as condições necessárias para atendimento de navios de grande porte (SILVA & RODRIGUES, 2011).

Operando navios nos 365 dias do ano, sem restrições de horário de marés, o Porto já movimentou mais de 6 milhões de toneladas de carga por ano, destacando-se, entre elas, os graneis líquidos (derivados de petróleo, produtos químicos, alcoóis, óleos vegetais etc), com mais de 80% da movimentação, e a carga containerizada. Em 2000, Suape movimentou, 583 navios, alcançando em 2008 o total de 1060 navios movimentados. Para auxiliar as operações de acostagem dos navios, o Porto dispõe de um sistema de monitoração de atracação de navios a laser, que possibilita um controle efetivo e seguro, oferecendo condições técnicas nos padrões dos portos mais importantes do mundo (SILVA & RODRIGUES, 2011).

Ele também teve seu Plano de Segurança Pública Portuária - PSPP aprovado, estando adequado às normas do Código de Segurança para navios e instalações portuárias - ISPS Code estabelecido pela Organização Marítima Internacional - IMO, da qual o Brasil faz parte. Destaca-se também o potencial apresentado por Suape para ser um hub port (concentrador e distribuidor de cargas), devido a sua retroárea e tecnologia avançada (SILVA & RODRIGUES, 2011).

## 2.2 ISPS CODE E OS PORTOS BRASILEIROS

O ISPS Code (sigla em inglês) ou Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias é uma norma internacional de segurança para controle de acessos e monitoramento. As medidas foram adotadas após os atentados ocorridos em 11 de setembro na cidade de Nova York (EUA). Por exigência dos Estados Unidos, os portos do mundo todo tiveram que adotar medidas especiais de segurança mais rígidas. No Brasil as inspeções dos terminais e as concessões dos certificados são responsabilidades da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), seguindo o código internacional passado pela Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) (GOMES, 2007).

Para acompanhar a definição do Código ISPS é necessário reportar-se à Organização Marítima Internacional (IMO) que, seguindo o modelo das outras organizações da ONU, consiste numa Assembléia formada por representantes de todos os Estados-Membros das organizações não governamentais com estatuto consultivo, entre os quais se encontra a Comissão Européia

A adaptação ao Código ISPS se inicia a partir da identificação dos portos vulneráveis a ataques à infra-estrutura portuária, além do acesso ao porto analisado. As áreas que são avaliadas são as mais propícias a serem alvo de grupos terroristas quanto a integridade de sua estrutura. Em 12 de dezembro de 2003 foram elaboradas pelo Ministério da Justiça um “Roteiro para Elaboração e Análise dos Planos de Segurança Pública Portuária – RPPS” e orientação para elaboração das “Normas de controle de acesso e circulação de pessoas e veículos” através da resolução n. 12 (GOMES, 2007).

A verificação de conclusão das obras físicas e de segurança e se ambas estão de acordo com o Plano de Segurança é de responsabilidade da CONPORTOS. Quando a avaliação é positiva, a CONPORTOS concede a certificação definitiva com Declaração de Cumprimento (DC) ou com o Termo de Aptidão (TA) o certificado provisório com validade de 6 meses.

Quando a instalação portuária e o navio concordam com as seguintes medidas de segurança e responsabilidades para assegurar o cumprimento dos requisitos do Código ISPS, um documento chamado Declaração de Proteção é assinado pelo Oficial de proteção do navio e pelo Supervisor de Segurança da instalação Portuária, o qual indica que a atividade planejada será executada de acordo com o Plano de Segurança da Instalação Portuária (GOMES, 2007).

Em 2007 quase 80% dos portos e terminais brasileiros por onde trafegavam navios de bandeiras estrangeiras já estavam total ou parcialmente adaptados às novas regras do ISPS Code contra o terrorismo, que prevê, dentre outras coisas, a instalação de câmeras, cercas e muros de isolamento, catracas, aparelhos de identificação de pessoas, máquinas de raio-X e treinamento de funcionários (GOMES, 2007).

### 2.3 GESTÃO DE RISCOS E O ISPS CODE

O risco é compreendido como algo que cria oportunidades ou produz perdas. Com relação à segurança, os riscos são compreendidos como condições que criam ou aumentam o potencial de danos e perdas. É medido pela possibilidade de um evento vir a acontecer e produzir perdas. Vários conceitos e definições podem ser encontrados para a definição do risco, como o estabelecido pela norma ISO/IEC Guide 73:2002, que define o risco como: “A combinação da probabilidade de um evento e suas consequências.”

A avaliação de riscos é um processo geral de análise e avaliação que no final apresenta uma relação com os seus principais riscos, apontando a necessidade de um tratamento específico para cada um deles. O seu objetivo principal é identificar, analisar e avaliar os riscos (DANTAS, 2015).

O ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) estabeleceu requisitos e diretrizes para um sistema de proteção em navios e instalações portuárias, e apresenta como um de seus objetivos o de prover uma metodologia para avaliações de proteção, de modo a traçar planos e procedimentos para responder às alterações nos níveis de proteção. Para que esse processo esteja alinhado com o ISPS Code, faz-se necessário que os requisitos e as diretrizes do código sejam obedecidos ao se elaborar a avaliação de riscos. Essa conformidade é constatada quando se compara a evidência com os requisitos e as diretrizes do código (DANTAS, 2015).

A gestão de riscos compreende as atividades coordenadas para dirigir e controlar a organização em relação aos riscos. O seu sistema de gerenciamento engloba o conjunto de elementos do sistema de gerenciamento da organização, o qual inclui o planejamento estratégico, os tomadores de decisões e outros processos que lidam com riscos (ISO/IEC Guide 73:2002).

A gestão de riscos compreende a cultura, os processos e a estrutura direcionada para potencializar as oportunidades, enquanto são gerenciados os efeitos adversos. Ela é realizada pela aplicação sistemática da gestão de políticas, procedimentos e práticas voltados para as atividades de: comunicação, estabelecimento do contexto, identificação, análise, avaliação, tratamento, monitoramento e revisão dos riscos (AS/NZS 4360:2004).

O manual de gerenciamento de riscos (HB 436:2004) apresenta alguns requisitos importantes para o sucesso da gestão de riscos: conhecimento consistente, pensamento

voltado para os acontecimentos futuros e não apenas para os eventos passados, responsabilidade nas tomadas de decisão, comunicação permanente com as partes envolvidas no processo de gestão de risco e nas atividades principais da organização, e decisões baseadas no equilíbrio entre os custos e as oportunidades. A norma ABNT NBR ISO 31000:2009 apresenta os seguintes princípios para que uma gestão de riscos possa ser eficaz: a gestão de riscos cria e protege valor; a gestão de riscos é parte integrante de todos os processos organizacionais; a gestão de riscos é parte da tomada de decisões; a gestão de 40 riscos aborda explicitamente a incerteza; a gestão de riscos é sistemática, estruturada e oportuna; a gestão de riscos baseia-se nas melhores informações disponíveis; a gestão de riscos é feita sob medida; a gestão de riscos considera fatores humanos e culturais; a gestão de riscos é transparente e inclusiva; a gestão de riscos é dinâmica, iterativa e capaz de reagir a mudanças; e a gestão de riscos facilita a melhoria contínua da organização.

Os principais fatores que identificamos serem importantes para o sucesso da gestão de riscos são:

- O patrocínio da diretoria da organização;
- A definição dos requisitos do gerenciamento alinhado com a missão e com os objetivos da empresa;
- O estabelecimento do escopo de todo o processo;
- O ambiente das atividades de negócios e a criticidade do produto;
- A criação de uma equipe multidisciplinar com suas responsabilidades definidas para o macroprocesso;
- A definição dos colaboradores de diversas áreas da organização e as suas atribuições no processo;
- A forma da comunicação interna;
- A cultura da segurança;
- A identificação dos principais ativos e processos de negócios;
- A confiabilidade da lista das principais ameaças à segurança;
- A escolha e a utilização do método de análise dos riscos;
- Os critérios de parametrização para a classificação dos riscos e as medidas de tratamento;
- A implementação das medidas para o tratamento dos riscos;
- O controle e o monitoramento constante do processo;



- A visualização desses fatores é o ponto fundamental para se alcançarem os benefícios da gestão de riscos.

Um dos principais benefícios da gestão de riscos é poder garantir o desenvolvimento das atividades de negócios dentro de um ambiente de controle permanente sobre os riscos, pois, como é de conhecimento de todos, o ambiente de negócios é altamente mutável e repleto de incertezas. A capacidade de convivência nesse cenário, mediante um processo austero de gestão, é um fator decisivo de vantagem competitiva e de sucesso nos negócios.

O manual de gerenciamento de risco (HB 436:2004) apresenta os seguintes benefícios do gerenciamento de risco: poucas surpresas; exploração de oportunidades; planejamento, desempenho, e eficácia; economia e eficiência; relacionamento entre as partes interessadas (stakeholder); tomadas de decisão com informações mais exatas; manutenção da reputação; proteção dos diretores; responsabilidade, garantia e governança, e bem-estar pessoal.

A atenção aos fatores críticos de sucesso e a visão do alcance dos benefícios da gestão de risco devem ser uma preocupação permanente em cada etapa do processo de gerenciamento de risco. Visto isso, para que se possa alcançar o objetivo proposto no presente trabalho foi utilizada a metodologia descrita a seguir.

### 3 METODOLOGIA

#### 3.1 EMPRESA OBJETO DO ESTUDO: APRESENTAÇÃO E LOCALIZAÇÃO

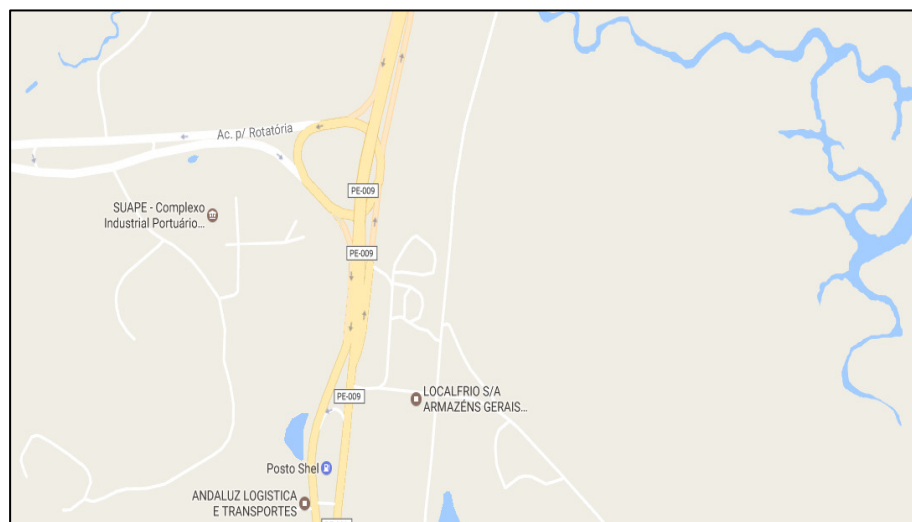
O Complexo Industrial Portuário de Suape é um dos maiores projetos de desenvolvimento da economia do País. O empreendimento oferece oportunidades em diversos setores, atraindo investimentos e gerando renda para os trabalhadores que se orgulham em construir uma nova história para Pernambuco. Distante apenas 40 quilômetros do Recife, Suape é interligado a mais de 160 portos em todos os continentes e se apresenta como o porto público mais estratégico do Nordeste, tendo em vista que 90% do PIB (Produto Interno Bruto) da Região encontra-se em um raio de 800 quilômetros do porto. Dessa forma, mostra-se como um hub port natural, ou seja, porto concentrador e distribuidor de cargas não só para o Nordeste, mas também para o Norte do País.

Aliando um conceito de porto-indústria, o Complexo de Suape surgiu como instituição pública em 1978, por meio da Lei Estadual nº 7.763, que criou a empresa SUAPE - Complexo Industrial Portuário, cuja finalidade era administrar a implantação do distrito industrial, o desenvolvimento das obras e a exploração das atividades portuárias.

Hoje, é administrado pela estatal chamada SUAPE – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, por autorização do Governo Federal, pelo convênio firmado em 9 de abril de 1992.

A pesquisa foi realizada no Município de Ipojuca-PE conforme mostrado nas Figuras 1 e 2.

Figura 1- Localização da área estudada - Porto de Suape



Fonte: SUAPE (2013)

Figura 2 - Localização da área estudada - Porto de Suape



Fonte: SUAPE (2013)

Finalizada a apresentação e principais informações acerca do objeto de estudo, dar-se-á continuidade com a apresentação e detalhamento do Estudo de caso realizado no Porto de Suape para posterior discussão neste estudo.

### 3.2 ESTUDO DE CASO

A proposta metodológica para elaboração deste estudo foi de uma pesquisa com abordagens descritiva e qualitativa. Configuram-se como um diagnóstico ambiental singular, cujas referências foram os funcionários da Companhia e a bibliografia disponível no site <http://www.suape.pe.gov.br> e de outras fontes confiáveis.

E para a execução do trabalho, a pesquisa dividiu-se em duas etapas distintas. Na primeira etapa realizou-se o levantamento bibliográfico, onde, livros, dissertações, artigos científicos, teses, TCC'S, documentos eletrônicos e dados estatísticos serviram de reforço para a elaboração do trabalho.

Na segunda etapa, efetivou-se a pesquisa de campo. O primeiro momento da pesquisa de campo foi realizar uma reunião com os empregados terceirizados do Edifício Sede (Prédio Central), somente os que trabalham nos serviços de segurança, onde foi explicado para eles sobre o objetivo do trabalho e, de forma bastante descontraída, os mesmos foram instigados a dialogar sobre o gerenciamento de segurança do porto. Ao final da reunião ficou marcada uma nova visita, pois algumas partes do prédio foram visitadas e, com o auxílio do responsável pelos serviços de segurança, tendo como objetivo na segunda visita registro fotográfico.

O mesmo processo foi realizado em um Terminal na área secundária do porto: reunião com os empregados terceirizados, entrega dos questionários, e auxiliado pelo responsável dos serviços de segurança do Terminal, foi realizada uma longa visita, perpassando pela administração do porto, área interna e externa, conforme Tabela 1, a seguir:

Tabela 1 - Instalações e Terminais visitados no Porto de Suape

PONTOS VISITADOS	IDENTIFICAÇÃO DO PONTO
Ponto 1	Centro Administrativo
Ponto 2	Centro de Controle e Comando
Ponto 3	PC1 – entrada principal
Ponto 4	Localfrio – área primária e área secundária
Ponto 5	Windrose – área secundária
Ponto 6	Vard Promar – estaleiro

Fonte: Próprio autor (2017)

Nesse momento, obtiveram-se os dados primários. A partir de então, já era possível realizar um cruzamento entre os dados secundários e primários da pesquisa.

Como se observa, a metodologia adotada nesta pesquisa torna-se fator fundamental para o bom desempenho do trabalho, pois sem uma sequência adequada de informações, o processo de entendimento e avaliação do sistema do sistema de segurança não se torna tão efetivo.

### 3.3 PREPARAÇÃO DA COLETA DE DADOS

Estudos de caso geralmente combinam várias fontes de dados, como, por exemplo, arquivos, entrevistas, questionários e observações. As evidências podem ser qualitativas, quantitativas ou ambas (Eisenhardt, 1989). Para Tharenou, Donohue e Cooper (2007), usa-se a combinação de métodos porque o fenômeno estudado é complexo e os múltiplos métodos permitem que seja feita triangulação. Resumidamente, a metodologia de pesquisa do estudo de caso pode envolver: 1) múltiplas fontes de dados; 2) fontes de dados primárias e secundárias; 3) observação, entrevistas, questionários, documentos, reuniões; 4) conjunto de dados longitudinais; 5) um ou mais pesquisadores; e 6) um ou mais casos.

Nesta pesquisa foram utilizadas como fontes de dados as pesquisas bibliográficas, artigos científicos, as entrevistas pessoais, observação e o levantamento de documentação

como fonte secundária, envolvendo: sítios eletrônicos, informações da legislação e certificações de órgão oficiais.

O questionário foi dividido em 3 partes principais de acordo com as especificações e exigência do ISPS Code:

- Proteção das Instalações Portuária;
- Controle de acesso;
- Atividades da Guarda Portuária;

**QUESTIONÁRIO 1 – PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS** (a ser aplicado ao gestor de segurança)

QUESTIONÁRIO 1				
<b>Proteção das instalações portuárias</b>				
Referência: ISPS Code – Parte A				
Entrevistado: Osvaldo Morais Mat-1460, Coordenador de Segurança Portuária.				
ITEM	VERIFICAÇÃO	SIM	NÃO	NÃO OBSERVADO
1	A instalação possui um plano de proteção atual? Data do plano 07 / 02 / 2006 Data da última revisão 10 / 06 / 2016			
2	O plano foi elaborado com base em avaliação de proteção das instalações portuárias? Data da avaliação ____/____/____			
3	Os três níveis de proteção estão definidos no plano?			
4	O plano foi elaborado por organização reconhecida?			
5	O plano foi redigido no idioma de trabalho da região em que a instalação portuária está localizada?			
6	O plano fornece as medidas e os equipamentos necessários para prevenir a entrada de armas e			

	Equipamentos perigosos nas instalações e às embarcações ancoradas?			
<b>7</b>	O plano estabelece medidas para prevenir o acesso não autorizado às instalações e embarcações ancoradas?			
<b>8</b>	O plano descreve procedimentos para responder a ameaças de proteção e a violações da proteção, incluindo operações críticas da instalação ou interface navio/porto?			
<b>9</b>	O plano inclui procedimentos que devem ser incluídos, especificamente, nos casos de:			
<b>9.1</b>	Ameaça terrorista ou de bomba?			
<b>9.2</b>	Explosão ou detonação			
<b>9.3</b>	Fogo nas instalações ou nas embarcações ancoradas na instalação?			
<b>9.4</b>	Desastres naturais			
<b>9.5</b>	Situação que envolve reféns?			
<b>9.6</b>	Distúrbios civis/ greve de funcionários?			
<b>10</b>	O plano descreve exatamente as medidas de proteção e do uso da força?			
<b>11</b>	O plano prevê procedimentos para atender a quaisquer instruções do governo contratante, para o nível 3 de proteção?			
<b>12</b>	O plano inclui procedimentos para obter assistência e suporte da aplicação da lei, unidades federal, estadual e municipal de combate ao fogo, ameaça de bomba e desastres naturais?			
<b>13</b>	O plano é combinado com parte de outro plano de proteção de outra instalação portuária?			

<b>14</b>	O plano estabelece medidas para a avaliação de funcionários antes da sua contratação?			
<b>15</b>	O plano possui medidas para serem adotadas nos casos de levantamento de risco?			

QUESTIONÁRIO 2 – CONTROLE DE ACESSO (a ser aplicado ao gestor de segurança)

<p><b>QUESTIONÁRIO 2</b></p> <p><b>Controle de acesso</b></p> <p>Objetivo de controle: Controlar o acesso, prevenir o acesso não autorizado e evitar danos e interferências nos negócios da instalação portuária.</p> <p>Referência: ISPS Code – Parte A</p> <p>Entrevistado: Osvaldo Moraes Mat-1460, Coordenador de Segurança Portuária.</p>				
<b>ITEM</b>	<b>VERIFICAÇÃO</b>	<b>SIM</b>	<b>NÃO</b>	<b>NÃO OBSERVADO</b>
<b>1</b>	O perímetro da instalação está devidamente demarcado e protegido por muros, cercas, barreiras, etc.?			
<b>2</b>	Existem barreiras adequadas nos locais de acesso para prevenir o acesso não autorizado às instalações?			
<b>3</b>	Existem procedimentos definidos para o cadastramento e a autorização de acesso às instalações?			
<b>4</b>	Existem procedimentos definidos para o acesso às instalações?			
<b>5</b>	O material das barreiras é inspecionado periodicamente para determinar a sua eficácia devido à erosão ou ao uso?			



<b>6</b>	Todas as barreiras possuem uma distância mínima segura do posto de controle?			
<b>7</b>	Existem sistemas de identificação de pessoas e cartão identificador para os funcionários?			
<b>8</b>	São todos os funcionários obrigados a exibir permanentemente a sua identificação (crachá ou equivalente) enquanto estiverem exercendo suas atividades na instalação portuária?			
<b>9</b>	Todas as pessoas que não utilizam identificação (crachá, etc.) são tratadas como estranhas e questionadas sobre a sua permanência naquele local?			
<b>10</b>	Existe meio para identificar determinado nível (1,2 e 3) de proteção?			
<b>11</b>	Existe supervisão de identificação pessoal e controle de sistema em todos os pontos de acesso?			
<b>12</b>	Existem procedimentos e efetivo para acompanhar pessoas, quando necessário, dentro da instalação?			
<b>13</b>	Existem procedimentos para fornecer crachá aos funcionários que tiverem esquecidos os seus?			
<b>14</b>	O estacionamento é supervisionado e restrito apenas para os veículos próprios e os veículos controlados?			
<b>15</b>	O estacionamento permitido mantém registro e identificação do veículo e inclui sistema de vigilância?			

QUESTIONARIO 3 – ATIVIDADES DE GUARDA PORTUÁRIA (a ser aplicado ao gestor de segurança)

QUESTIONÁRIO 3				
<b>Atividades de Guarda Portuária</b>				
Referência: ISPS Code – Parte A				
Entrevistado: Osvaldo Morais Mat-1460, Coordenador de Segurança Portuária.				
ITEM	VERIFICAÇÃO	SIM	NÃO	NÃO OBSERVADO
1	Todos os postos (fixos e móveis) são guarnecidos com força pública (ou privada) de proteção?			
2	A força de proteção está disposta conforme o plano de emprego ou o contrato de prestação de serviço?			
3	A força de proteção é identificada por uniforme, distintivo e autorização para a área específica?			
4	O oficial de proteção das instalações inspeciona a força de proteção pelo menos uma vez por dia?			
5	As deficiências percebidas e as ações para a sua correção são prontamente efetuadas?			
6	As lâmpadas e a iluminação são substituídas imediatamente?			
7	Existem medidas para a proteção do fornecimento de energia e transmissão para a instalação?			
8	A força de proteção confere as instalações nos finais de semana e nos horários pós funcionamento?			
9	A força de proteção possui códigos para atuar em situações de emergência?			

### 3.4 ROTEIRO DE CONSULTA/ANÁLISE A DOCUMENTOS

O Estudo fará a análise e consulta dos documentos de três formas:

- Consulta Física: consulta/análise da documentação dos procedimentos que devem constar no posto de acesso, dos equipamentos utilizados para o exercício das atividades, principalmente os alarmes e os equipamentos de comunicação e das certificações por órgãos competentes;
- Questionário: Entrevista do gestor de segurança do porto vigilante através dos questionários apresentados anteriormente, para identificar se a missão, objetivos, atividades e procedimentos do ISPS Code estão sendo seguidas, inclusive nas situações de emergência;
- Observação: Observar as atividades para certificar se os funcionários portuários exercem essas atividades conforme os procedimentos estabelecidos. Nesses casos, faz-se necessária a confirmação da central de operações que dirá se, durante o período de exame, a pessoa, veículo ou carga que teve acesso ao terminal, possuía autorização.

## 4 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

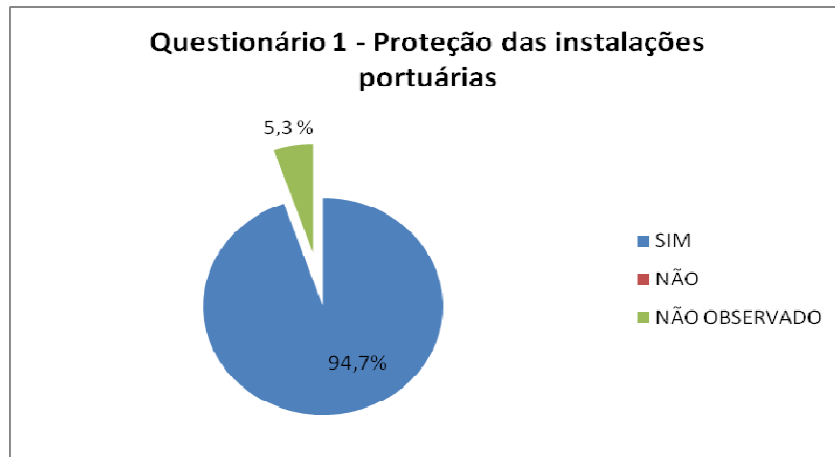
### 4.1 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

O ISPS Code em Suape é de responsabilidade da Coordenadoria de ISPS Code, subordinada ao Diretor Presidente do Porto de Suape (Portaria nº105/2015). Ela é responsável pela implantação do Plano de Segurança, conforme estabelecido pelo Código, nas áreas públicas do porto, sendo de responsabilidade de cada terminal arrendado a implantação do plano em suas instalações.

Os questionários apresentados no item 3.4 foram aplicado pelo autor desta pesquisa ao Gestor de segurança do Porto de Suape em 19/06/2017 para verificação da Proteção das instalações Portuárias, Controle de acesso e atividades de Guarda portuária.

O primeiro questionário aplicado foi o de verificação da Proteção das instalações portuárias, tendo no total 19 perguntas, das quais 18 (94,7%), como mostrado na Figura 3 abaixo, obtiveram SIM como resposta, e 1 (5,3%) questão (O plano é combinado com parte de outro plano de proteção de outra instalação portuária?) foi respondida como não observado.

Gráfico 1 - Avaliação gráfica do resultado da Proteção das Instalações Portuárias

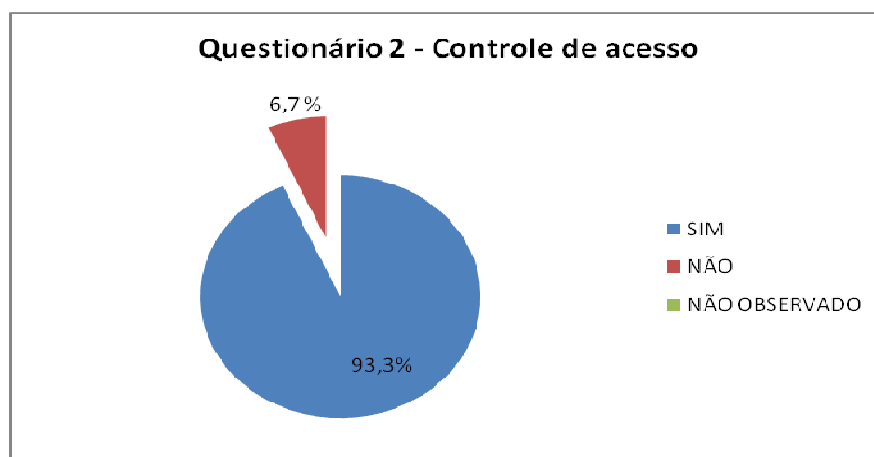


Fonte: Próprio autor (2017)

No questionário acerca do Controle de acesso, teve-se o total de 15 perguntas, das quais 14 (93,3%), conforme Figura 4, tiveram resposta satisfatória (SIM) e 1 (6,3%) teve o “NÃO” como resposta. O questionamento que obteve a negativa do entrevistado foi “O perímetro da instalação está devidamente demarcado e protegido por muros, cercas, barreiras, etc.?”

Após observação pelos autores desta pesquisa verificou-se que todas as respostas dadas condiziam com a realidade apresentada no local.

Gráfico 2 - Avaliação gráfica do resultado do Controle de Acesso



Fonte: Próprio autor (2017)

O questionário 3, acerca da avaliação das Atividades de guarda portuária, foi o único que teve uma resposta satisfatória (SIM) para todas as questões apresentadas, como demonstra a Figura 5 a seguir:

Gráfico 3 - Avaliação gráfica do resultado das Atividades de Guarda Portuária



Fonte: Próprio autor (2017)

Finalizada a apresentação dos resultados e dados obtidos, tem-se a seguir uma análise mais detalhada e discussão dos dados coletados através de questionário, observação e documentos do objeto de estudo, Porto de Suape.

#### 4.2 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS E DISCUSSÃO

A avaliação através de questionário sobre a aplicação das normas de controle de acesso deverá atentar para o conteúdo dessas normas, verificando se atendem aos requisitos e às diretrizes estabelecidas. Os principais documentos-base para esse exame são o ISPS Code e a Resolução CONPORTOS 12/200336. O ISPS Code (partes A e B) apresenta uma série de requisitos e diretrizes para o controle de acesso, e a Resolução 12/2003 orienta como devem ser elaboradas as normas de controle.

Os requisitos do ISPS Code, de modo geral, estabelecem uma orientação para que as medidas de controle de acesso sejam estabelecidas para proteger os passageiros, o pessoal do navio, o pessoal das instalações portuárias e suas visitas; as instalações portuárias; os navios que utilizam e servem as instalações portuárias; os locais vulneráveis com relação à proteção e as áreas dentro das instalações portuárias; os sistemas e equipamentos de proteção e vigilância; as cargas e as provisões do navio contra adulterações.

#### **4.2.1 Proteção das instalações portuárias e controle de acesso**

O exame físico foi realizado no local da atividade, sobre toda e qualquer documentação que se referir ao controle, em todos os equipamentos utilizados para dar suporte ao controle, nas barreiras físicas, bem como nos livros de registros específicos e papéis de trabalho utilizados pelo pessoal envolvido diretamente nos controles de acesso.

A confirmação foi feita nas conferências das autorizações para o acesso de pessoal, veículos, prestadores de serviço e visitantes. A observação das atividades e as entrevistas foram feitas diretamente com os executores das medidas de proteção, inclusive indagando-lhes a respeito de possíveis situações não convencionais de tentativa de acesso não autorizado.

A implantação de um sistema de controle de acesso tem como objetivo a identificação, permissão ou negação de acesso de pessoas, veículos e materiais às instalações de uma organização, valendo-se de critérios predeterminados para os diversos locais e horários, fazendo registros de todos os eventos relativos a esta atividade, visando prevenir riscos e proteger as pessoas, bens e instalações.

#### **4.2.2 Atividades de guarda portuária**

Segundo observação e análise de documentos a Guarda Portuária desenvolve suas atividades por meio do controle de acesso, inspeção de pessoas, veículos e cargas, monitoramento e rondas de segurança, bem como detecção de armas e explosivos. Essas atividades são desenvolvidas pelos postos de comando, de controle e por equipes táticas, além de atividades administrativas com relação à proteção como um todo.

### **4.3 RESULTADOS E DISCUSSÃO DA OBSERVAÇÃO/QUESTIONÁRIO – PORTO DE SUAPE**

De forma específica, segundo observação feita durante as atividades do Porto de Suape, pode-se constatar que a rotina estava de acordo com o que o *ISPS Code* estabelece. No porto existe várias medidas de proteção para o manuseio de carga que previne a adulteração e a permanência indevida nas instalações portuárias.

Existem algumas medidas para embarcação de provisões aos navios que buscam assegurar a integridade das embalagens, prevenir que sejam aceitas sem nenhum tipo de inspeção, prevenir adulteração, prevenir para que as provisões do navio sejam aceitas a menos

que tenham sido encomendadas, garantir a revista do veículo utilizado para a entrega e garantir que os veículos utilizados para a entrega sejam escoltados dentro das instalações portuárias; as medidas de proteção de bagagens desacompanhadas devem garantir a sua identificação e verificação apropriada. Essas medidas são elaboradas por nível de proteção.

Dessa forma, em busca da verificação do atendimento aos requisitos específicos do ISPS Code, foram observados os seguintes requisitos do controle de acesso, por nível de proteção.

#### **Nível de proteção 1:**

- A determinação de áreas de acesso restrito está devidamente fechada por cercas ou outras barreiras, de acordo com um padrão aprovado pelo governo contratante;
- A identificação de todas as pessoas que queiram entrar nas instalações portuárias em conexão com um navio, incluindo passageiros, pessoal do navio e visitas, e a confirmação de seus motivos para tal é feita rigorosamente dentro das instalações portuária;
- É realizada a identificação de veículos utilizados por aqueles que queiram entrar nas instalações portuárias em conexão com um navio;
- A identificação do pessoal das instalações portuárias e dos empregados dentro das instalações portuárias e seus veículos são feitas através de crachás, adesivos, documentos e inspecionado rotineiramente;
- É proibido o acesso de pessoas não-empregadas pelas instalações portuárias, ou que não estejam trabalhando nas mesmas, caso não forneçam provas de sua identidade;
- São realizadas revistas de pessoas, objetos pessoais, veículos e seus conteúdos;
- É realizada uma vistoria e identificação rotineiramente de quaisquer pontos de acesso que não sejam usados regularmente, os quais são permanentemente fechados e trancados;
- A verificação rotineira de cargas, unidades de transporte de cargas e áreas de armazenamento de cargas são realizadas dentro das instalações portuárias, antes e durante as operações de manuseio;
- Verifica-se se as cargas que entram nas instalações portuárias estão de acordo com o que está especificado nas notas de entrega ou em documentos equivalentes da carga;
- É feita as revistas de veículos e as verificações de lacres e de outros métodos utilizados para impedir violações realizadas na entrada da carga nas instalações portuárias e no seu armazenamento dentro das mesmas;
- Todas as bagagens desacompanhadas passam por um processo rigoroso de verificação.

**Nível de proteção 2**

- Há designação de pessoal extra para vigiar pontos de acesso e patrulhar barreiras em perímetros;
- A limitação do número de pontos de acesso às instalações portuárias e a identificação daqueles que devem ser fechados e os meios para fechá-los.
- A provisão de meios que impeçam o movimento através dos pontos de acesso restantes.
- Ocorre aumento da frequência de revistas de pessoas, objetos pessoais e veículos;
- A limitação e a recusa de visitas que não possam apresentar um motivo verificável para ter acesso às instalações portuárias;
- A utilização de embarcações de patrulha para reforçar a proteção na água.
- A verificação minuciosa das cargas, unidades de transporte de cargas e das áreas de armazenamento de cargas dentro das instalações portuárias.
- As verificações reforçadas para assegurar que somente cargas documentadas entrem nas instalações portuárias, sejam ali temporariamente armazenadas, e posteriormente carregadas para bordo do navio.
- As revistas intensificadas de veículos e o aumento na frequência e detalhes das verificações de lacres e de outros métodos usados para a prevenção de adulterações;
- As revistas minuciosas dos veículos utilizados para a entrega e a coordenação com o pessoal do navio para verificar se o pedido está de acordo com a nota de entrega antes de o veículo entrar nas instalações portuárias.
- É feita escolta do veículo de entrega dentro das instalações portuárias;
- Medidas para verificações mediante o uso de raio-X em todas as bagagens desacompanhadas.

**Nível de proteção 3**

- A suspensão do acesso a todas as instalações portuárias ou a parte das mesmas;
- A suspensão do tráfego de pedestres ou de veículos dentro das instalações portuárias ou em parte das mesmas;
- O aumento das patrulhas de proteção dentro das instalações portuárias;
- A suspensão das operações do porto em todas as instalações portuárias ou em parte das mesmas;



- O direcionamento do tráfego de navios em relação a todas as instalações portuárias ou a parte das mesmas;
- A evacuação de todas as instalações portuárias ou de parte das mesmas;
- A restrição ou a suspensão de movimentação ou operações de cargas dentro de todas as instalações portuárias, ou de parte delas, ou em determinados navios;
- A verificação do inventário de mercadorias perigosas e de substâncias nocivas mantidas nas instalações portuárias e a sua localização;
- A imposição de restrições ou a suspensão da entrega das provisões do navio em todas as instalações portuárias ou em parte delas.
- O exame mais detalhado das bagagens desacompanhadas, a suspensão do seu manuseio, e a recusa em aceitá-las.

O porto de Suape conta com um Plano de Contingência, uma Unidade de Segurança no Cais, Corpo de Bombeiros e unidades de segurança das indústrias da orla do cais com seus respectivos Planos de Ação de Emergência Individuais (PEIs), compondo um Plano de Auxílio Mútuo (PAM).

Na observação do prédio da US (Unidade de Segurança), constatou-se que o mesmo necessita de reparos, onde foram detectadas infiltrações em todos os setores.

Apesar dos esforços humanos e cumprimento de todas as regras estabelecidas, também foi constatado que o número de veículos disponíveis ao serviço de Segurança do Porto Organizado é insuficiente, considerando que são necessários para rondas dos fiscais, serviços administrativos, acompanhamento de autoridades na área portuária, fiscalização do trânsito, apoio ao setor administrativo e atendimento a ocorrências diversas.

#### **4.3.1 Cadastramento**

Uma das principais exigências do ISPS Code é o controle de acesso aos Portos. O porto de Suape começou pela adoção do cadastramento de pessoas e veículos que necessitem trafegar pelo porto, em áreas controladas e restritas.

#### **4.3.2 Critérios para habilitação de pessoas ao cadastramento**

O critério determinante para a habilitação de pessoas ao cadastramento é a “necessidade de acesso”. A necessidade de acesso é definida, caso a caso, pela Administração do Porto, com a assessoria da Unidade de Segurança (US) e do setor operacional, considerando as necessidades funcionais e os requisitos de segurança. A solicitação para cadastramento de pessoas deverá ser formalizada à US, com antecedência mínima de vinte e quatro horas. Para a habilitação, os seguintes dados e documentos pessoais deverão ser disponibilizados pelos candidatos ao cadastramento: Nome completo; Filiação; Naturalidade; Data de nascimento; Endereço residencial; Telefones de contato; Tipo Sanguíneo; Carteira de Identidade; CPF; CTPS; Empresa/Lotação; Cargo, função e número de registro na empresa (se houver).

#### **4.3.3 Critérios para habilitação de veículos ao cadastramento**

Solicitação do cadastramento será formalizada pelo interessado a US, com antecedência de dois dias úteis. O veículo receberá um cartão de identificação e estacionamento correspondente à área onde poderá ter acesso. Somente poderão acessar as áreas do Porto, os veículos que atenderem as normas de segurança de trânsito do Porto do Recife.

O cadastramento dos veículos deverá ser solicitado diretamente à US. Uma vez que existem áreas alfandegadas nas instalações do Porto, o cadastramento estará sujeito às normas e processos específicos da Receita Federal e da Polícia Federal, devendo ser cumpridos os procedimentos pertinentes. Para o cadastramento dos veículos, deverão ser apresentados os seguintes documentos e informações: Relação dos veículos/equipamentos (se for o caso); Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo/equipamento; Contrato de aluguel/leasing, nos casos em que couber; e Cópia da Carteira de Habilitação do(s) condutor (es), de acordo com o tipo de veículo/equipamento.

Nos casos de substituição de veículo, a solicitação de atualização do registro poderá ser feita por fax ou e-mail, informando os dados do novo veículo diretamente a US. A renovação deverá ser providenciada ao término de validade do cadastramento anterior, devendo seguir a mesma sistemática do cadastramento inicial, com a atualização da documentação pertinente. Qualquer cancelamento ocorrerá por decisão da Administração do Porto ou por solicitação do interessado, ao término da razão do cadastramento em função da necessidade de acesso.

O acesso de mercadorias perigosas e substâncias nocivas, além das providências constantes da alínea acima, este tipo de mercadoria são monitoradas pela Gerencia de Meio Ambiente e cadastradas de acordo com as instruções específicas para cada caso, expedidas pelo setor operacional do Porto e em conformidade com as normas governamentais.

#### 4.3.4 Alarme sonoro - segurança

Os sinais de alarme serão representados por toques de sirene seguido da comunicação via rádio e telefone para a disseminação do tipo e detalhes da emergência, bem como da alteração do Nível de Segurança. Em caso de alteração do Nível de Segurança, deverão ser emitidos sinais de sirene que identifiquem o tipo de alteração ocorrido, conforme o código de sinais apresentado na Tabela 2 abaixo. Este código deverá ser do conhecimento de todos os que trabalham e circulam nas instalações.

Tabela 2- Tipo de toques de sirenes para alertar diferentes níveis de segurança

Situação	Tipo de Toque de Sirene – Segurança
Alteração do nível de segurança para 2	Dois toques de cinco segundos, repetidos três vezes, a cada duas horas.
Alteração do nível de segurança para 3	Três toques de cinco segundos, repetidos três vezes, a cada duas horas.
Volta ao nível operacional contínuo	Um sinal contínuo, de 20 segundos

Fonte: Próprio Autor (2017)

Para se adequar às regras do código ISPS - Code e contribuir para o seu cumprimento é necessário que as pessoas sejam compreensivas com o trabalho dos Guardas Portuários e Vigilantes quando acessar as instalações do porto e receber abordagem de inspeção de documentos ou na verificação de veículos e pertences; Tenham uma visão mais abrangente, compreendendo as razões e contra-razões das medidas implementadas; Se informem sobre o ISPS-CODE através de palestras, material informativo, cartazes nos quadros de aviso, Internet, acompanhando a evolução dos passos para adequação às normas exigidas pelo ISPS-CODE; Atendam às orientações de segurança e proteção instruídas para as áreas operacionais.

Suape possui declaração de cumprimento emitida pela Comissão Nacional CONPORTOS, sendo, portanto, um porto certificado. Para auxiliar as operações de

acostagem dos navios, o Porto dispõe de um sistema de monitoração de atracação de navios a laser.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para se adequar às novas regras, o Porto de Suape precisou efetuar a análise de risco, com vistas à elaboração de seus planos de segurança. Esta análise identificou diversas vulnerabilidades, tais como: falta de muros ou cercas delimitando perímetros, ausência de controle de acesso de pessoas e cargas, deficiência de iluminação, falta de treinamento de pessoal envolvido com a segurança, falta de mentalidade de segurança, dentre outros.

Uma vez identificadas as vulnerabilidades, ações corretivas foram estabelecidas e elaborados planos de segurança que foram avaliados pelas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), que, eventualmente, contam com a colaboração da CONPORTOS. A implementação do Plano de Segurança da Instalação Portuária foi satisfatória, visto que após observação e pesquisa interna através dos questionários formulados não foi identificado nenhum ponto de vulnerabilidade de acordo com o ISPS code.

O Porto de Suape possui certificado ISPS-CODE - International Ship and Port Facility Security Code, e inspeções periódicas da CESPORTOS/CONPORTOS permitem a continuidade da certificação. As atuais condições do Porto de Suape se mostraram suficientes e adequadas aos padrões internacionais.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Resolução no 26, de 08 de junho de 2004**. Ministério da Justiça: Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), 2004.

DANTAS, Marcus Leal. **Segurança preventiva: conduta inteligente do cidadão**. Recife: Nossa livraria, 2003.

DANTAS, M. L. **O processo de avaliação de riscos e o isps code: evidências de conformidade**, 2010.

DANTAS, M. L. **Auditoria em Instalações Portuária**. Auditoria. 2ª Ed. / Marcus Leal Dantas – Olinda: Livro Rápido, 2010.

GOMES, C. O. **Estudo analítico e operacional do modelo tecnológico de um sistema de segurança pública portuária adequado ao ISPS Code implementado no Porto de Santos** / C.O Gomês. – Ed. Rev- São Paulo, 2008.

ISO/IEC – **Risk Management** – Vocabulary – Guidelines for use in standards. First edition. Switzerland: International Organization for Standardization, 2002.

SILVA, M. F; ROGRIGUES,C; ALVES, J. L. **Estudo comparativo da competitividade entre os portos de suape, salvador e pecém, sob a ótica dos custos, do tempo e da segurança**. Revista de Iniciação Científica versão eletrônica v.1, jan.-jun. 2011.

SUAPE – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. **Regulamento de Exploração do Porto de Suape**. 2013.

ZEVALLLOS, C. G. **Risk Management**. Third edition. Companion to AS/NZS 4360:2004: Standards Australia/Standards New Zealand. 2004.

ZEVALLLOS, C. G. **Risk Management Guidelines**. Sydney/Wellington: Standards Australia/Standards New Zealand, 2005.