

CONIC-SEMESP

13º Congresso Nacional de Iniciação Científica

Anais do Conic-Semesp. Volume 1, 2013 - Faculdade Anhanguera de Campinas - Unidade 3. ISSN 2357-8904

TÍTULO: AS IMPLICAÇÕES OPERACIONAIS NA UTILIZAÇÃO DO ISPS CODE- INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY, NO PORTO DE SANTOS

CATEGORIA: EM ANDAMENTO

ÁREA: CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA

SUBÁREA: ESTATÍSTICA

INSTITUIÇÃO: UNIVERSIDADE METROPOLITANA DE SANTOS

AUTOR(ES): FLAVIO PEREIRA DE ANDRADE, BARBAR CRISTINA PINTO

ORIENTADOR(ES): FABIO PIRES

Realização:



Apoio:



AS IMPLICAÇÕES OPERACIONAIS NA UTILIZAÇÃO DO ISPS CODE - INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY, NO PORTO DE SANTOS

1. RESUMO

Devido a vários ataques terroristas ocorridos contra os Estados Unidos, como nos atentados do destróier *USS Cole*, em 2000, e das torres gêmeas do “*World Trade Center*”, em Nova Iorque, no fatídico 11 de setembro de 2001 e também com outros atentados na Europa, fez com que várias autoridades internacionais, inclusive o Brasil, criassem o ISPS CODE, Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, com o objetivo claro de ações de segurança para evitar a exposição dos terminais portuários ao terrorismo mundial, facilitando o comércio internacional, com as exportações para o mercado americano e europeu. Como resultado, o artigo trata das implicações operacionais que o ISPS Code traz aos terminais portuários do porto de Santos e a região da baixada santista.

Palavras-chave: ISPS CODE, Terminais Portuários, Exportação, Operação, Porto de Santos.

2. INTRODUÇÃO

O ISPS CODE (*International Ship and Port Facility Security*) é o código internacional para a proteção de navios e instalações portuárias, que foi criado após o advento terrorista de 11 setembro de 2001, com o objetivo de criar medidas para aliviar os riscos que os países membros da SOLAS (*Safe of Life at Sea*) salvaguarda da vida no mar e da IMO (*International Maritime Organization*) Organização Marítima Internacional, cuja proposta era que todos os portos integrante dos países membros teriam que estar com declaração de cumprimento estabelecido pelas normas do ISPS CODE até julho de 2004, porém muitos portos brasileiros não atingiram a meta estabelecida. Inclusive, o porto de Santos, só recebeu a declaração em 2010 (ANTAQ, 2013).

No trabalho, que está em andamento, são apresentados a metodologia, objetivos, o desenvolvimento da pesquisa referente aos problemas enfrentados na

implantação do ISPS Code e as conseqüências para o controle de acessos aos terminais, os resultados preliminares, com algumas sugestões e as fontes consultadas.

3. OBJETIVOS

O presente trabalho tem por objetivo mostrar que, com a implantação do "ISPS Code" no Porto de Santos, nos terminais de granéis sólidos, líquidos, contêineres, cargas gerais e de passageiro, ocorreram alguns problemas operacionais, em função das regras impostas pelo ISPS Code, para o acesso de pessoas, cargas e veículos nos terminais.

4. METODOLOGIA

O método aplicado nesse trabalho é qualitativo, porque além das pesquisas que estão sendo realizadas nos terminais portuários sobre os impactos criados, com vantagens e desvantagens, na implantação do ISPS Code, também estão sendo feitas pesquisas bibliográficas em artigos técnicos e livros sobre o tema em questão.

5. DESENVOLVIMENTO

O Porto de Santos, localizado no litoral paulista, entre as cidades de Santos, Guarujá e Cubatão, sendo o maior da América Latina tem recebido altos investimentos, da iniciativa privada e da CODESP, na implantação do ISPS Code, com o objetivo principal de se tornar em um porto seguro de excelência administrativa e operacional em função das tecnologias implantadas (VEJA, 2013).

Muitos problemas operacionais têm ocorrido no porto de Santos e região, em função da falta de investimentos em infraestrutura e planejamento integrado para mobilidade urbana, com isso resulta, quase diariamente, em um trânsito caótico nos principais acessos rodoviários e conseqüentemente marítimos. E os terminais com suas políticas de segurança, operacional e administrativa objetivam, na medida do possível, aplicar as melhores práticas de gestão, para se equiparar aos grandes portos internacionais, como o de Rotterdam, Xangai, Singapura, entre outros. O

Porto de Santos (fig. 01) tem uma projeção de mais de 100 milhões de toneladas para o ano de 2013, demonstrando sua importância no cenário internacional. E os terminais privados têm contribuído também para isso, tanto na tecnologia aplicada quanto na segurança eletrônica e patrimonial (CODESP, 2013).

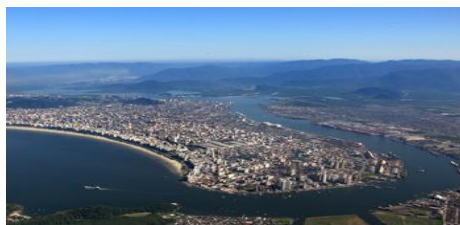


Figura 01. Foto aérea do porto de Santos. Fonte. CODESP, 2013.

De fato os problemas de acesso aos terminais, em função do ISPS Code, quanto ao planejamento de horários, regramento, tecnologia biométrica, que sempre apresenta problemas para o acesso de pessoas e veículos, mais os cartões magnéticos acabam trazendo problemas operacionais e econômicos para o setor portuário.

6. RESULTADOS PRELIMINARES

Nas pesquisas realizadas nos terminais, sobre as implicações causadas pela implantação do ISPS Code, permite alguns resultados preliminares, tais como: Aumento no nível de segurança, com mais custos em tecnologia e recursos humanos; O tempo das operações logísticas tem aumentado e as tecnologias precisam estar integradas para otimizar os recursos aplicados.

7. FONTES CONSULTADAS

ANTAQ. **Portos brasileiros**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_TUP.asp> . Acesso em 06/08/2013.

CODESP. **ISPS Code Porto de Santos**. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/isps_code.php> . Acesso em 05/08/2013.

SEPORT. **Terminais Portuários**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/>>. Acesso em 15/08/2013.

REVISTA VEJA. **ISPS Code**. Disponível em: <<http://planogrcn.wordpress.com/2011/12/30/isps-code-no-maior-porto-da-america-latina/>>. Acesso em 06/08/2013.