

## **CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS – ISPS CODE**

Guilherme de Oliveira LOPES<sup>1</sup>; Arminda Tereza dos Santos COSTA<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Centro Universitário Lusíada – Curso de Administração, gdeoliveiralopes@yahoo.com.br;

<sup>2</sup> Centro Universitário Lusíada – Curso de Administração, texel.arminda@terra.com.br

### **Introdução**

Em tempos de globalização, é clara a necessidade de estarmos importando e exportando cada vez mais através da utilização do transporte marítimo que vem crescendo nestes últimos trinta anos e representando 80% do comércio global.

É através deste modal que identificamos a relação entre natureza e sistemas de movimento visto que ambos são imprescindíveis para o escoamento de mercadorias.

Com a facilidade de acessos a áreas portuárias, esta modalidade tornou-se foco de preocupação principalmente após o trágico acontecimento nos Estados Unidos da América ao World Trade Center, ocorrido no dia 11 de Setembro de 2001.

Com base neste questionamento, por iniciativa dos Estados Unidos da América, iniciou-se uma série de discussões para evitar a ocorrência de outros atos terroristas.

O transporte marítimo, modal pelo qual circula a maioria dos produtos exportados e importados, se tornou foco principal para o terrorismo internacional, deixando as áreas portuárias sensíveis deste contexto.

**Com o objetivo de administrar toda circulação de mercadoria e também do transporte marítimo sobre as áreas portuárias, os países membros da IMO (Organização Marítima Internacional) em decisão unânime concordaram em desenvolver novas medidas para a proteção de navios e instalações portuárias.**

O ISPS-CODE estabelece uma cooperação entre governos, organismos governamentais, administradores locais e setores navais e portuários para detectar ameaças à proteção dos navios ou das instalações utilizadas no comércio internacional.

### **O maior atentado terrorista de todos os tempos**

Na manhã do dia 11 de Setembro de 2001, seqüestradores assumem o controle de quatro aviões comerciais que realizariam naquela data o maior ataque terrorista de todos os tempos.

Todos os vôos com suas rotas desviadas tinham destino traçado pelos terroristas, dois colidiram as torres norte e sul do World Trade Center, outro avião ao Pentágono e o último avião que tinha destino a colidir com o Capitólio – congresso dos Estados Unidos ou a Casa Branca caiu em uma zona rural na Pensilvânia, pois um dos passageiros em uma atitude heróica entendeu o plano dos terroristas, invadiu a cabine dos pilotos e conseguiu desviar a rota.

Figura 1 – Torres Gêmeas do World Trade Center após ataque terrorista.



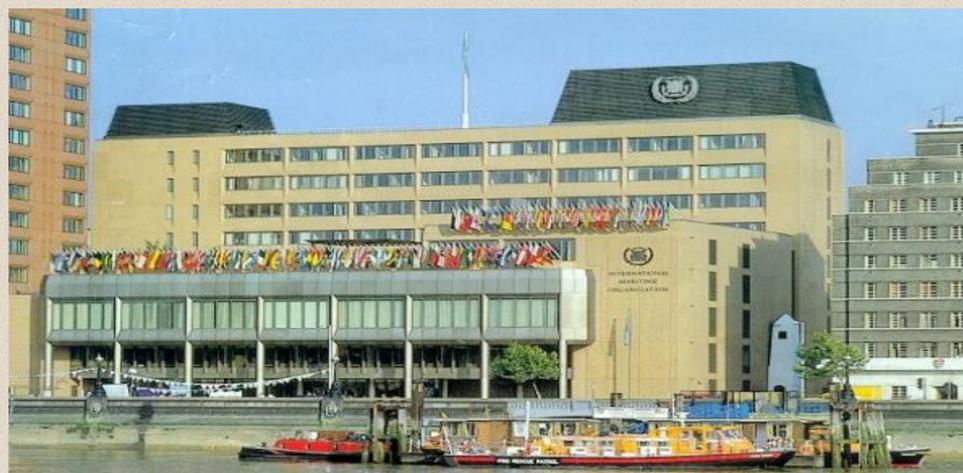
Fonte: FREIRE, 2005, p. 02.

Diante de tal acontecimento, os Estados Unidos da América criou novas medidas especiais de segurança para todos os portos do mundo, estreitando qualquer tipo de entrada de armamento pelo transporte marítimo.

### **Código Internacional para Proteção de Navios e Operações Portuárias**

Para dificultar novos atentados terroristas, os Estados Unidos da América propuseram a outros países que adotassem um conjunto de normas de segurança, com o objetivo de reforçar e controlar o conteúdo de cargas que circulam entre os países. Esta proposta foi apresentada na IMO (*International Maritime Organization* – Organização Marítima Internacional), agência da ONU (Organização das Nações Unidas) encarregada de cuidar deste assunto.

Figura 2 – Organização Marítima Internacional.



Fonte: FREIRE, 2005, p. 03.

### **ISPS CODE no Porto de Santos**

O porto de Santos, maior porto da América do Sul, cuja movimentação de cargas atinge cerca de 10 milhões de toneladas no ano de 2015, elaborou um plano de segurança que objetivava eliminar toda e qualquer ameaça que fosse detectada. Foi assim, iniciada a fase de Implementação do Plano e Treinamento.

Iniciou-se a criação de gates, portões de acesso, às áreas controladas, e a criação de redes de fibra ótica e dos equipamentos, como câmeras, torniquetes, catracas, cancelas, salas de micro e controle nos gates, implementação de software e hardware, integração de todos os sistemas criados para enviar informações a um Centro de Controle e de Comunicação que através disto, poderão se comunicar, trocar dados e manter sob alerta a qualquer ameaça.

### **Referências bibliográficas**

FREIRE, Ricardo Nelson Ribeiro. **Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias: ISPS CODE.** 2005. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/ricardofreirecodigointerprotecaonaviosinstalport04.pdf>>. Acesso em: 11 mai. 2015.

MOREIRA, Deodoro José. **11 de setembro de 2001: Construção de uma catástrofe nas primeiras páginas de jornais impressos.** Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt/pag/moreira-deodoro-11-setembro.pdf>>. Acesso em: 02 set. 2015.

REGO, José Carlos Mello. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.** [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <gdeoliveiralopes@yahoo.com.br>. em: 20 ago. 2015.

### **Promoção**

Centro Universitário Lusíada – UNILUS  
Programa de Pós-Graduação, Pesquisa e Extensão do UNILUS - PPGPE  
Comitê Institucional de Iniciação Científica do UNILUS - COIC  
Núcleo Acadêmico de Estudos e Pesquisas em Educação e Tecnologia do UNILUS - NAPET