

SOME
Social Meeting
Scientific Journal
Scientific editor: Dr. Evandro Prestes Guerreiro

N°02 / JULHO - 2021

ANO 2 / VOLUME 2



SÃO PAULO - BRASIL

ISBN 978-65-991619-0-2 . ORCID ID: 0000-0001-5061-8755.



FICHA TÉCNICA

Conselho Científico



Argentina

Mag. Felix Luciano Bustos (Universidad Nacional del Comahue - Ciências Sociais)

Dr^a. Margott Gladys Flores (Universidad Nacional de la Rioja Centro de Investigación y Innovación Tecnológica)

Dr. Miguel E. V. Trotta (Universidad Nacional de Lanús Departamento de Ciencia Política)

Social Meeting Scientific Journal
ISBN 978-65-991619-0-2
ORCID id: 0000-0001-5061-8755
e-mail: contato@socialmeeting.info
Homepage: www.esocialbrasil.periodikos.com.br
www.socialmeeting.info

Rua México, 156 - 121
Guarujá-SP/ Brasil
CEP. 11410-350

Brasil

Dr^a. Cely de Oliveira (Universidade de São Paulo - Ciências da Saúde)
Dr^a. Thalita Lacerda Nobre (Universidade Católica de Santos - Ciências Humanas)
Dr^a. Giselle Silva Soares (Centro Universitário São Judas Tadeu - Ciências Humanas)
Dr^a. Olivia Cristina Perez (Universidade Federal do Piauí - Ciências Humanas)
Dr^a. Eva Cristina de Carvalho Souza Mendes (Universidade Paulista - Ciências Humanas)
Dr. José Alberto Yemal (Instituto Paulista de Excelência da Gestão - Ciências Sociais Aplicadas)
Dr. José de França Bueno (Universidade Paulista - Ciências Exatas)
Dr. Jorge Monteiro Junior (Faculdade de Tecnologia Rubens Lara - Ciências Econômicas).
Dr. Júlio Cesar Raymundo (Faculdade de Tecnologia Rubens Lara - Ciências Sociais Aplicadas).
Dr. Luiz Guilherme da Costa Wagner Junior (Universidade Presbiteriana Mackenzie - Ciências Sociais Aplicadas)
Dr. Marcos de Oliveira Moraes (Estácio São Paulo - Ciências Sociais Aplicadas).

Ano 2 - Volume 2
Nº 2 - Julho 2021
Edição Especial

Editor-Chefe

Dr. Evandro Prestes Guerreiro (Brasil)

Editor-Adjunto

Mag. Félix Luciano Bustos (Argentina)

Revisão Editorial

Thaynna V. dos Santos de Oliveira (Brasil)
Mauro Agustín Rodríguez (Argentina)

Publicada por



SUMÁRIO

- 04** Editorial: Educação Remota
Por: Evandro Prestes Guerreiro
- 07** El caso del "CEAER"- Argentina
Por: María Inés Garcia e Félix Luciano Bustos
- 25** Una propuesta de investigación Acción Participante
Por: Ariel Roberto Bernatene
- 38** Estrategias Didácticas en el Nivel Superior en
Pandemia y Pos Pandemia
Por: Margott Flores Fuentes
- 44** Aspectos psicológicos acerca do suicídio e o
fenômeno da pandemia.
Por: Thalita Lacerda Nobre.



- 54** Mineração de Texto e Redes Sociais: A
COVID-19 no Twitter.
Por: José de França Bueno.

Análise de riscos no terminal de cruzeiros
do Porto de Santos em período de
pandemia da COVID19.

- 68** Por: Felipe Scarpelli Andrade
Júlio Cesar Raymundo
Daniel Alves dos Santos
Matheus de Oliveira Paixão

Ensaio políticos

- 83** A morte do Messiah - ato I: Nietzsche -
Deus (não) é brasileiro.
Por: Evandro Prestes Guerreiro.

ANÁLISE DE RISCO NO TERMINAL DE CRUZEIROS DO PORTO DE SANTOS EM PERÍODO DE PANDEMIA DA COVID19

POR:

FELIPE SCARPELLI ANDRADE
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE

JULIO CESAR RAYMUNDO
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

DANIEL ALVES DOS SANTOS
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

MATHEUS DE OLIVEIRA PAIXÃO (FATEC)
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

ANÁLISE DE RISCO NO TERMINAL DE CRUZEIROS DO PORTO DE SANTOS EM PERÍODO DE PANDEMIA DA COVID19

POR:

ME. FELIPE SCARPELLI ANDRADE
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE

DR. JULIO CESAR RAYMUNDO
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

DANIEL ALVES DOS SANTOS
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

MATHEUS DE OLIVEIRA PAIXÃO (FATEC)
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

Resumo

A Organização Mundial de Saúde declarou o surto de doença respiratória aguda Coronavírus, o SARS-CoV-2, como uma emergência de saúde pública de importância internacional, a partir de 30 de janeiro de 2020. Com isso, todos os países deveriam estar preparados para conter a disseminação do vírus por meio de vigilância ativa com detecção precoce, isolamento e manejo adequado dos casos, investigação e notificação. Por isso, o plano de contingência para infecção humana com o SARS-CoV-2 no estado de São Paulo definiu que não seria fornecido Certificado de Livre Prática no Porto de Santos para embarcações com qualquer relato atípico na sua Declaração Marítima de Saúde ou no medical logbook. O objetivo é verificar a existência de casos de infecção pelo novo Coronavírus dentro das embarcações e definir a autorização de livre prática da embarcação no porto de Santos, Brasil. Este trabalho pretende apresentar aplicação da análise de risco junto ao terminal e analisar a estatística inicial sobre estes casos no Porto até a primeira quinzena de maio de 2020. A entrada de um único caso na embarcação levaria à transmissão a toda a tripulação. A análise se justificou pelos seguintes motivos: 1) passagem da embarcação por terminais de passageiro em quatro continentes 2) ocorrências de saúde registradas; 3) risco da introdução da doença no Brasil pelo porto de Santos. 4) estabelecer o conceito de risco para identificar, classificar e estabelecer o grau de risco do terminal de passageiro.

Palavras Chaves: Análise de Risco. Porto de Santos. Covid19.

RISK ANALYSIS OF NON- TERMINAL CRUISE IN THE PORT OF SANTOS IN THE COVID PANDEMIC PERIOD19

POR:

ME. FELIPE SCARPELLI ANDRADE
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE

DR. JULIO CESAR RAYMUNDO
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

DANIEL ALVES DOS SANTOS
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

MATHEUS DE OLIVEIRA PAIXÃO (FATEC)
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE SÃO PAULO - FATEC

Abstract

The World Health Organization since January 30, 2020, has declared the outbreak of acute respiratory disease Coronavirus, SARS-CoV-2, as a public health emergency of international importance. As a score, all countries should be prepared to contain the spread of the virus through active surveillance with early detection, isolation and proper management of cases, investigation and notification. Therefore, the contingency plan for human infection with SARS-CoV-2 in the state of São Paulo defined that no Free Practice Certificate would be provided in the Port of Santos for vessels with any atypical report in its Maritime Health Declaration or medical logbook. The objective of verifying the existence of cases of infection by the new Coronavirus inside the vessels and to define the authorization of free practice of the vessel in the port of Santos, Brazil. This paper intends to present the application of risk analysis to the terminal and present the initial statistics on these cases in Porto by the first half of May 2020. The entry of a single case on the vessel would lead to the transmission to the entire crew. The analysis was justified by the following reasons: 1) passage of the vessel through Chinese ports; 2) reported health occurrences; 3) risk of the introduction of the disease in Brazil by the port of Santos. 4) establish the concept of risk to identify, classify and establish the degree of risk of the passenger terminalis.

Keywords: Risk Analysis. Port of Santos. Covid19.

1. INTRODUÇÃO

Considerada a emergência de saúde pública pela Organização Mundial de Saúde desde o final do mês de janeiro de 2020, a COVID-19 apresenta desafios em nível internacional. Diante da recente passagem em área de circulação do novo Coronavírus, e por ter sintomáticos a bordo nos diversos tipos de navio (cargueiro, granel líquido, sólido e cruzeiros) os Comitês de Operações de Emergência (COE) Nacional e Estadual foram acionados. Uma equipe com profissionais da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Centro de Vigilância Epidemiológica (CVE) do estado de São Paulo, Grupo de Vigilância Epidemiológica da cidade de Santos (GVE) e Vigilância Epidemiológica do Município de Santos foi mobilizada com intuito de realizar um plano de ação. Nesse contexto, faz-se necessária uma nova rotina e protocolos, estabelecidos por meio de um planejamento integrado, para as empresas, operações de comércio exterior e pessoas envolvidas diretamente ou indiretamente nos navios e portos brasileiros. Convém que esse planejamento seja orientado com base nos eventos indesejados, tratando-os preventivamente.

A Organização Marítima Internacional estabeleceu o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias International Ship and Port Facility Security (ISPS CODE) como requisito obrigatório às nações que querem ou pretendem ter relações comerciais com os Estados Unidos (ONU, 2019). O acordo prevê uma série de critérios de avaliação de riscos à proteção marítima, tais como compartilhamento de informações; manutenção de protocolos de comunicação; controle de acesso aos navios e às instalações portuárias; combate ao

crime organizado; alarme em caso de ameaças à segurança marítima e portuária; planos de proteção de navios e portos, baseados na avaliação de riscos; e treinamento de pessoal.

Com as alterações legais para o desenvolvimento portuário denominada Lei dos Portos, passou-se a exigir, por determinação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), que as operações portuárias sejam pautadas em eficiência e qualidade, a fim de justificar a área em concessão e a competitividade dos portos e terminais do país. Como reflexo, espera-se uma melhoria operacional dos portos brasileiros consoante ao aumento na movimentação de cargas e na competitividade internacional, realidade no setor com os terminais sob concessão e nos terminais de uso privado, que em alguns casos possuem indicadores por sua presença nos 5 continentes. A fim de se cumprir os requisitos e as diretrizes do ISPS CODE e as resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública dos Portos (CONPORTOS), faz-se necessária a elaboração de um EAR (Estudo de Análise de Riscos) para garantir a eficácia e a adequabilidade às medidas e procedimentos de segurança necessários para a proteção de qualquer complexo portuário analisado. Neste sentido, destaca-se que a adoção de medidas de segurança sem a necessária análise de riscos e seus respectivos aspectos envolvidos, poderá causar, além do não cumprimento dos normativos nacionais e internacionais, o comprometimento da segurança ao expor as vulnerabilidades decorrentes da insuficiência ou inadequação da implementação de um Plano de Segurança Portuária.

O objetivo deste artigo é apresentar alguns conceitos de análise de riscos para auxiliar na identificação e avaliação de possíveis ameaças e perigos. Tal procedimento considera métodos aplicados de pesquisa qualitativa e quantitativa, de acordo com as certificações internacionais. Este trabalho tem como foco a aplicabilidade da análise de risco no contexto da ameaça do COVID 19, no terminal Marítimo de passageiro no Porto de Santos.

Apesar de estar a mais de 400 km de distância do litoral paulista, os primeiros casos de Covid-19 chegaram pelo mar em Jaboticabal/São Paulo. Em meados de março de 2020, aproximadamente 120 moradores da cidade voltaram de uma viagem de cruzeiro pela costa brasileira no navio Costa Fascinosa. A embarcação, da companhia italiana Costa Cruzeiros, atracou no Porto de Santos depois de passar por Búzios, Salvador e Ilhabela. O navio chegou a enfrentar uma quarentena de catorze dias após confirmar o primeiro caso da doença. De acordo com a Vigilância Epidemiológica de Jaboticabal, os habitantes da cidade que haviam retornado de viagem começaram a apresentar sintomas no dia 16 de março. Naquele mês, todos os dezoito casos da doença no município eram de pessoas que participaram do cruzeiro.



2. EMBASAMENTO TEÓRICO

O tema de gerenciamento de riscos tem ganhado grande destaque nos últimos anos, principalmente pela notada influência desse aporte de conhecimento para embasar corretamente o processo de tomada de decisão (FRANÇA, 2018). Como reflexo, as diretrizes elencadas pelo ISPS CODE, indica a necessidade de se considerar o rol de procedimentos a serem observados nos estudos de avaliação de risco das instalações portuárias, também determinado em Resoluções da CONPORTOS.

Segundo Andrade (2017) a análise de riscos caracteriza-se como um conjunto de técnicas qualificadas capaz de apontar as ameaças que podem ser naturais ou humanas, intencionais ou acidentais, bem como as vulnerabilidades que coloquem em risco os ativos a serem protegidos pelas instalações portuárias. Para tanto, o estudo do cenário é o primeiro elemento a ser analisado, o qual apresentará um diagnóstico da situação inicial do terminal portuário ou da área a ser analisada. (ANDRADE, 2017). Além de possibilitar a redução de perdas financeiras e um possível ganho de competitividade, a gestão adequada dos riscos pode dentre muitos outros benefícios, prevenir e/ou reduzir os impactos de acidentes no ambiente de trabalho que, por si só, já justificaria o uso dessa sistemática em todas as etapas de um processo produtivo e de serviço (CROUHY, 2001).

Os registros do Porto de Santos apontam até a data de 21/05/2020 os navios que permaneceram em quarentena visando diminuir o risco da ameaça Covid no Porto.

O Sistema Portuário Brasileiro se reinventou na década de 90 a partir da Lei (8630/93) em que se modernizou para desenvolver o setor portuário no Brasil, permanecendo este modelo até o ano de 2013. Momento em que o governo brasileiro e o Congresso Nacional aprovaram a Lei dos Portos (12815/2013) com a atualização dos conceitos e novas regras para o setor portuário a fim de dar maior competitividade para as empresas que o compõem (MARINHA DO BRASIL, 2016).

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU, 2019), após diversos ataques terroristas no mar e os ataques de 11 de setembro, a International Maritime Organization (IMO) resolveu desenvolver medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias para adoção de ações identificadas pela Conferência de Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 na conferência diplomática sobre Proteção Marítima.

Como reflexo, o Plano de Segurança Pública Portuária (PSP), aprovado em 2002, apresenta ações cujo objetivo é aperfeiçoar o sistema de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, visando reprimir e prevenir o crime e aumentar a segurança. Novas diretrizes foram normatizadas na Resolução nº53 de 4/9/2020 pela CONPORTOS sobre os procedimentos de segurança pública nos portos terminais e vias navegáveis, não somente relativos ao PSP, mas também a necessidade de se implementar uma estrutura padronizada e metodologicamente tratada de Análise de Riscos. Desse modo, e considerando a necessidade de se estabelecer uma ferramenta que permita obter um diagnóstico dos principais riscos da organização, este estudo visa demonstrar abordagens de riscos, compreendendo o panorama geral da gestão de riscos nas empresas situadas nos portos brasileiros (SOARES, 2016).

TABELA 1 NAVIOS EM QUARENTENA NO PORTO DE SANTOS ATÉ 21/5/2020

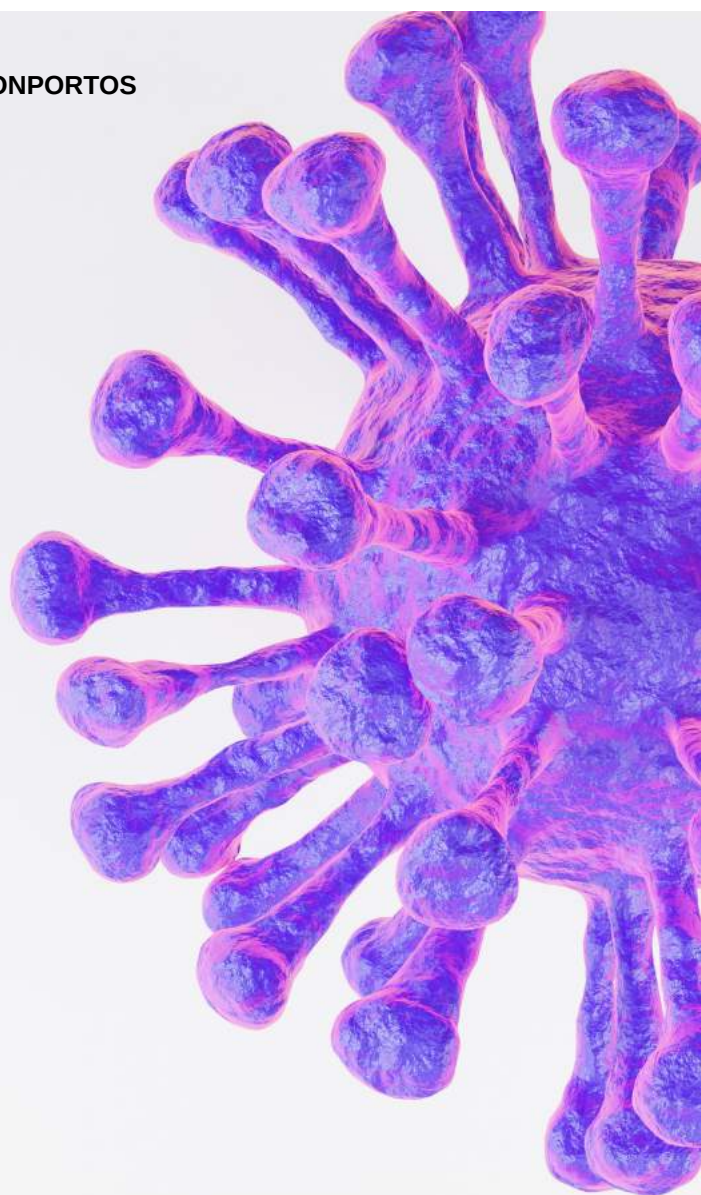
Início	Término	IMO	Embarcação	Tripulantes Positivos	Tripulantes removidos para hospitalares	Tipo de Embarcação
12/4	26/4	9479864	Costa Facinosa	10	10	Cruzeiro
17/4	01/5	9268992	Saldanha	1	0	Granel Sólido
20/4	4/5	9320087	MSC Música	1	1	Cruzeiro
30/4	14/5	9745378	MSC Seaview	86	0	Cruzeiro
02/5	16/5	9437050	NM Barbara	2	1	Contêiner
09/5	23/5	9720196	MSC Giselle	1	1	Contêiner
12/5	26/5	9471898	Log In	16	3	Contêiner

Para tanto, será considerado diversas normas e procedimentos relacionados ao tema, como, por exemplo a International Organization For Standardization (ISO, 31000:2018) e a nova versão da norma de gestão da qualidade, a ISO 9001:2015, pelo que consolidaram a necessidade de se gerenciar os riscos organizacionais como forma de garantir um controle efetivo dos fatores que podem inviabilizar a sustentabilidade do negócio, dentre eles as condições inseguras no ambiente de trabalho (ISO, 2019).

3. Desenvolvimento da temática

As macro etapas para um estudo de riscos normalmente seguem a mesma lógica: Estabelecer um Diagnóstico, Identificar os elementos que compõem o risco, valorá-lo e então estimar a grau de risco. Assim, indica-se os elementos básicos para Sistema de gestão de riscos encontrados na ISO 31000:2018, pelo que consideram ações para encontrar os problemas, e sobretudo os riscos, relacionados ao estudo com o intuito de atender aos requisitos normativos e legais.

FIGURA 1 - ANÁLISE DE RISCOS COMO PROPOSTA PELA CONPORTOS

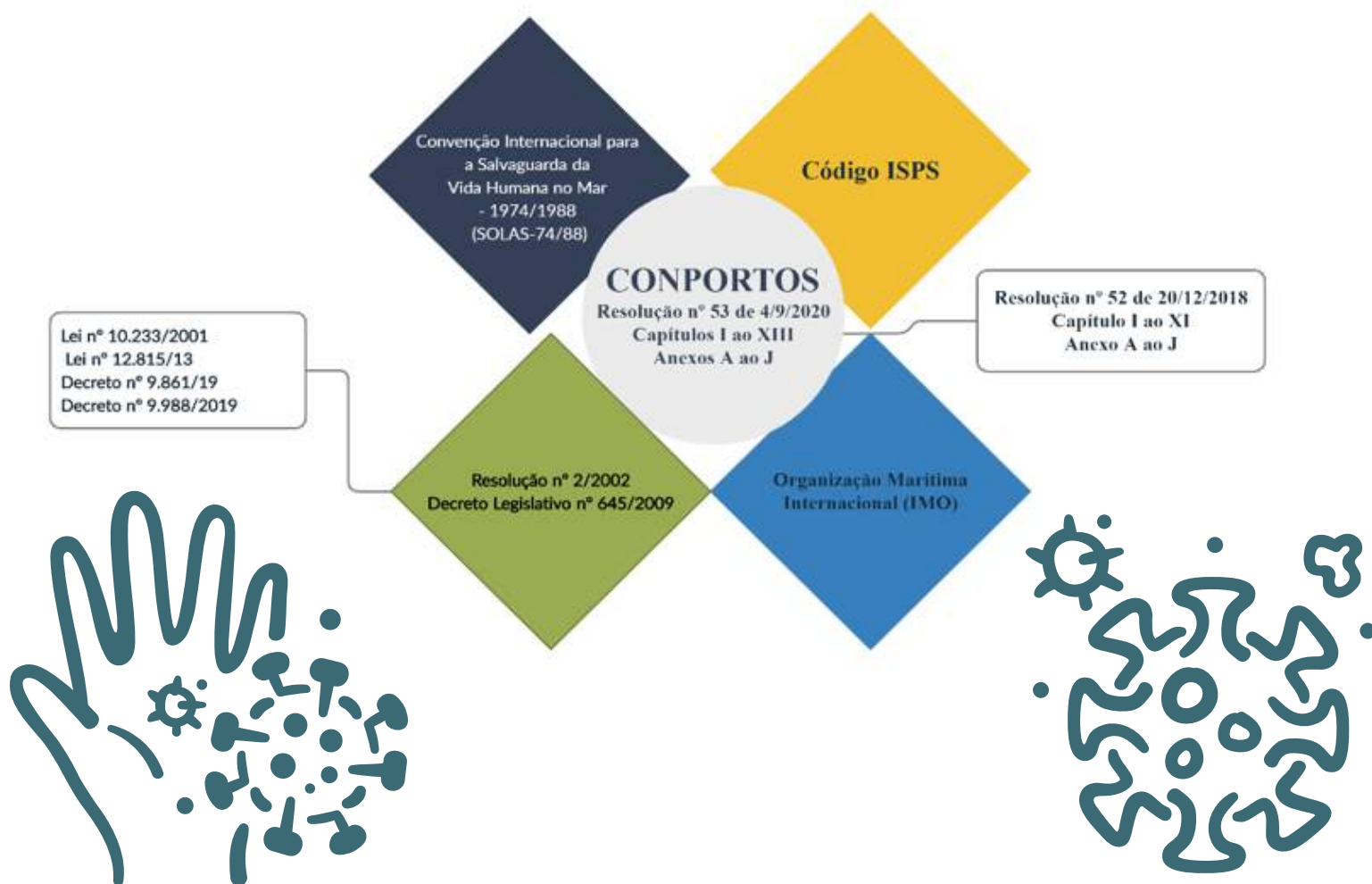


Desta forma, com base na legislação nacional faz-se necessário que a organização elabore um Plano de Segurança para compreender análise de risco, precedido por um Relatório de Análise de Riscos (RAR), na medida em que este auxiliará a confecção do Plano de Segurança, garantindo eficácia e adequabilidade. Para a confecção do RAR, a aplicabilidade e mensuração da análise foi organizada como segue:

- Estudo da Situação;
- Identificação dos Riscos;
- Estimativa do grau de Risco;
- Relatório de Análise de Risco.

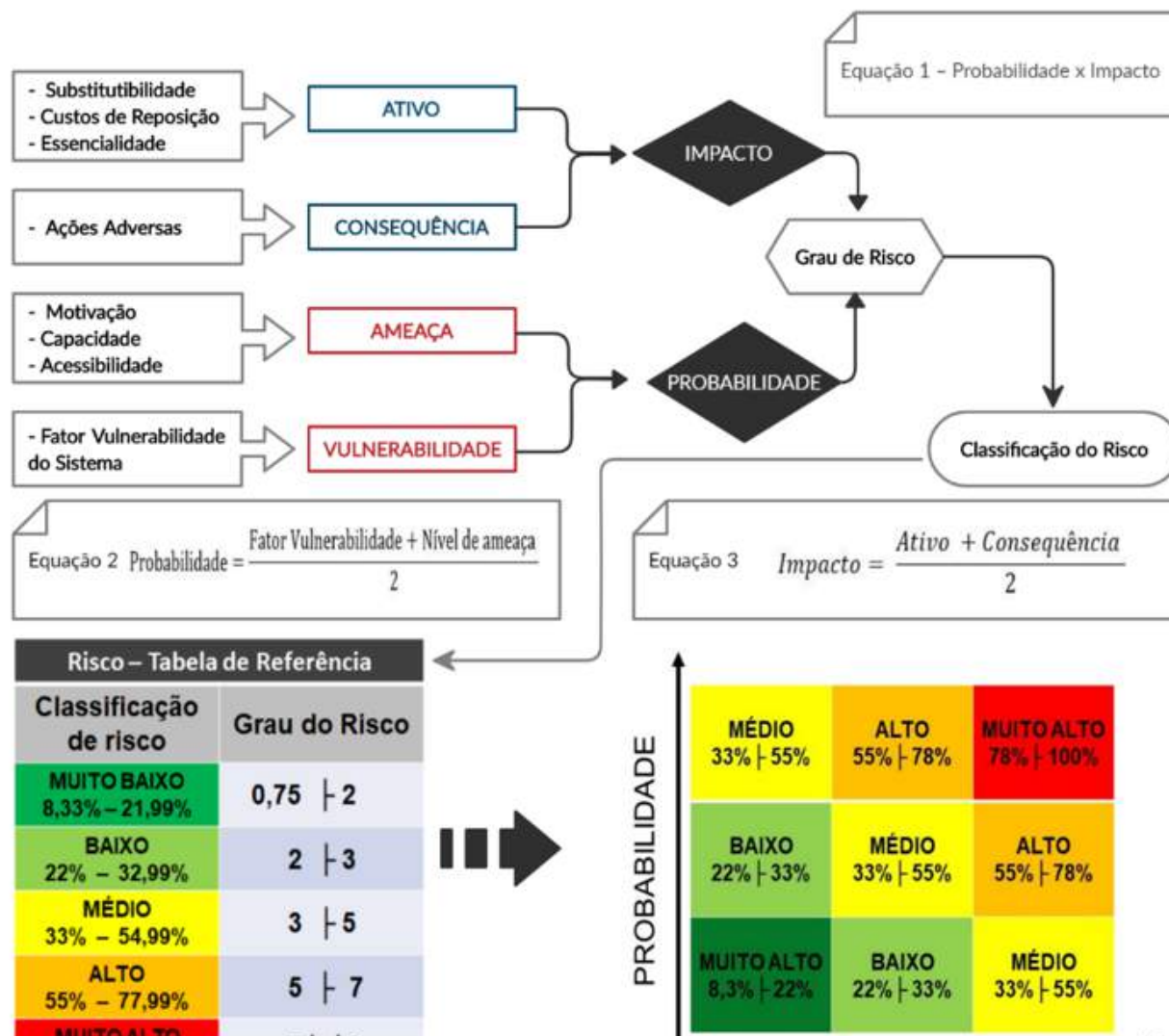
Esta etapa irá identificar e avaliar os elementos do risco associados à segurança, isto é, analisar os ativos, as ameaças, as vulnerabilidades e as consequências de acordo com a metodologia Análise de Riscos com Ênfase em Segurança Portuária, proposta pela CONPORTOS, como apresentado na figura 2. Desta forma, para se identificar, estabelecer e classificar o risco é preciso estabelecer um estrutura cartesiana, que apresente uma metodologia específica voltada para os terminais portuários e navios. Internacionalmente, o risco é conceituado pela combinação da probabilidade de um evento e suas consequências.

FIGURA 2 - ASPECTOS LEGAIS DO SETOR PORTUÁRIO E A CONPORTOS



Probabilidade e consequência são os dois elementos que caracterizam o risco. Apesar do conceito universal, o ISPS Code acrescentou mais um elemento para a avaliação de riscos: a vulnerabilidade. Portanto, para se ter a evidência de conformidade, os elementos abordados pelo ISPS são: probabilidade, consequência e vulnerabilidade. Se baseando na lei Geométrica e que, através de um parâmetro adicional, permite alterar a probabilidade atribuída à observação zero e para uma melhor descrição da característica, tornou-se necessário adaptar ao modelo. Devido a necessidade de se aplicar o conceito de probabilidade para valoração, matematicamente o adequado é se utilizar entre 0 e 1 como valores decimais, aqui o modelo empregado por ser sem qualitativo e posteriormente quantitativo e processo para ser exequível na valoração sendo a valoração 3 equivale a 1. Trabalhar com números inteiros facilita no momento de valorar. Na Figura 3 é apresentada a valoração qualitativa que são analisada para composição de se estabelecer os critérios que serão o resultado do impacto e probabilidade a fim de se encontrar a classificação do risco e o grau também evidenciados na esquematização apresentada.

FIGURA 3 - VALORAÇÃO QUALITATIVA SOBRE OS ATIVOS PARA IDENTIFICAR CONSEQUÊNCIA, AMEAÇA E VULNERABILIDADE



De acordo com a metodologia definida pela CONPORTOS, para a avaliação dos riscos faz-se necessário identificar quatro elementos, são eles: ativos, vulnerabilidade, ameaças e consequências. Não obstante, deve-se levar em consideração as atribuições, a política, a cultura, os procedimentos e as fragilidades que envolvem todo o Sistema de Segurança do Terminal, a fim de subsidiar a confecção do Plano de Segurança Portuária (PSP). Nesse sentido, o EAR visa identificar e mensurar os elementos do risco relacionados à possíveis ações adversas contra o terminal portuário. As Resoluções nº 52 20/12/2018 e Resolução nº 53 6/9/2020 abordam os conceitos normatizados para entendimento e aplicação no seu conjunto de capítulos e anexos.

Para avaliação de riscos segundo o Método Análise de Riscos em Segurança (ARESP), adaptada de acordo com a ISO/IEC 31010:2012 (método este que consiste em um processo metodológico a fim de entender a natureza do risco e a respectiva determinação de seu nível), onde será possível identificar o risco e sugerir ações de relevância às atividades exercidas pelo terminal portuário por meio de Estudo de Avaliação de Riscos padronizando e conseqüentemente preservando a segurança quando realizado e tomada as devidas ações necessárias como fator decisivo. A CESPOTOS tem como objetivo avaliar a adequabilidade do EAR com o PSP. Na Figura 4 temos os atores que compõem a CESPOTOS.

EQUAÇÃO 1 – PROBABILIDADE X IMPACTO [FIGURA 4: ATORES DA CESPOTOS].



A gestão do risco de competência do terminal portuário no setor de segurança que terá em seu objetivo a missão de reduzir a possibilidade de ocorrência de eventos indesejáveis dos quais possam resultar consequências negativas para os ativos institucionais tangíveis e/ou intangíveis dos Terminais Públicos, Arrendados e de uso Privativo que façam parte do Porto Organizado.

Uma vez identificados e mensurados os componentes do risco, isto é, os ativos, as ameaças, as vulnerabilidades e as consequências, é possível, por meio de uma equação, obter a valoração do grau de risco. A correlação dos elementos do risco pode ser traduzida como uma ameaça que se vale de uma vulnerabilidade para atingir um Ativo, causando Impactos negativos (consequências) para os terminais, podendo ser representada da seguinte forma (ANDRADE e ALBUQUERQUE, 2020):

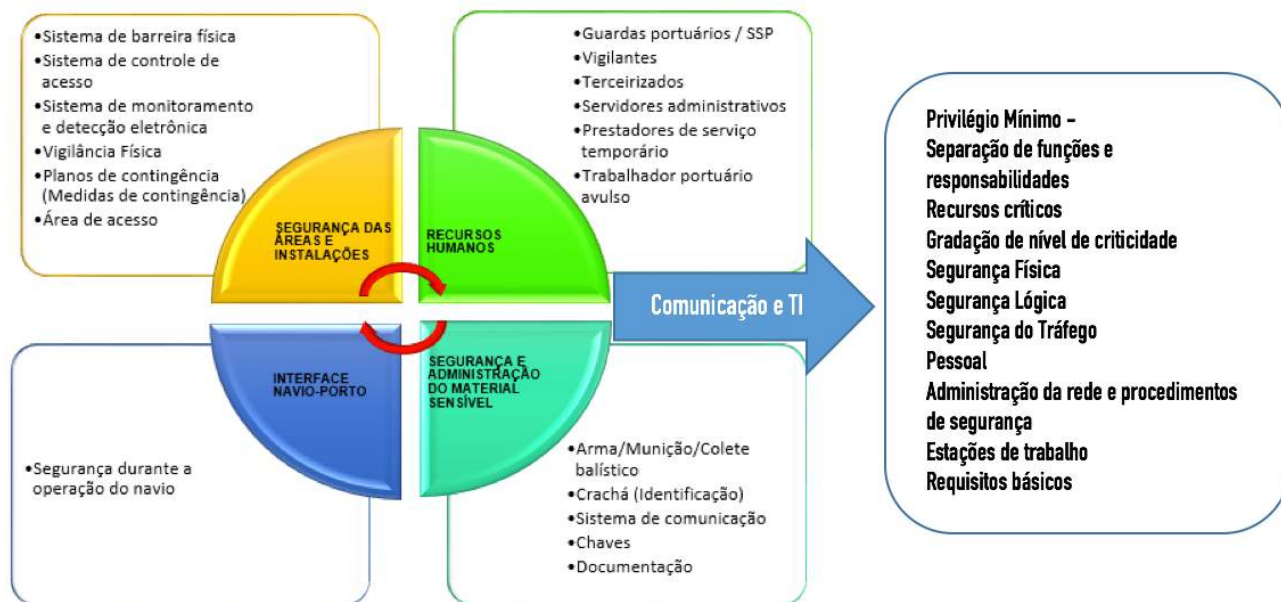
EQUAÇÃO 2 – PROBABILIDADE
EQUAÇÃO 3 - IMPACTO

$$\text{Equação 2 Probabilidade} = \frac{\text{Fator Vulnerabilidade} + \text{Nível de ameaça}}{2}$$

$$\text{Equação 3 Impacto} = \frac{\text{Ativo} + \text{Consequência}}{2}$$

O grau do Risco é definido de acordo com os critérios utilizados na metodologia semi-qualitativa e apresentados em uma Matriz de Risco denominado metodologia ARESP. A Matriz de Risco pode alcançar valor máximo de 9, sendo designado quatro possíveis estágios:

FIGURA 5 - GRUPOS E SUBGRUPOS PARA ANÁLISE DE RISCO



Fonte: ISPS CODE adaptado pelos autores (2020)

Risco BAIXO (1 – 3); risco MÉDIO (3,1 – 5,4); risco ALTO (5,5 – 6,9) e risco MUITO ALTO (7 – 9). Um dos modelos utilizados para valoração dos riscos está dividido em 5 grupos e as respectivas subcategorias ao totalizarmos a subcategoria será possível determinar a vulnerabilidade de cada subcategoria.

A avaliação e análise da proteção das instalações portuárias deverá incluir a identificação e avaliação:

- Dos bens móveis e infraestrutura relevantes, os quais são importantes proteger;
- Possíveis ameaças a bens móveis e infraestrutura e a possibilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção;
- Seleção e priorização de contramedidas e alterações nos procedimentos e seu nível de eficácia quanto à redução de vulnerabilidade.

Ao considerar que a avaliação de riscos é um processo geral de análise e que ao final apresenta uma relação com os seus principais riscos, aponta-se a necessidade de um tratamento específico para cada um deles. Para um posicionamento preciso, deve-se ter como princípio as seguintes análises de acordo com o ISPS Code, parte B, item 1.17 que descreve:

- Determinação da pressuposta ameaça às instalações e infraestrutura do porto;
- Identificação das prováveis vulnerabilidades;
- Cálculo das consequências de um incidente.

Conforme observado, para se estabelecer o grau de risco e a sua classificação é necessário aplicar o método ARESP. Esta metodologia permite, inclusive, basear-se em estudo tendo o COVID 19 como ameaça, seja no Terminal de passageiros, seja no transporte de bens e produtos, ao considerar a infecção de tripulação.

FIGURA 6 - ROTA DO NAVIO CORAL PRINCESS AFETADO PELA COVID 19



A fim de se atenuar os riscos pela alta propagação do vírus pelas empresas de cruzeiro e portos, a Associação Internacional de Navios de Cruzeiro estabeleceu um protocolo e uma declaração em 02 de março de 2020, alterando imediatamente a adoção de medidas complementares de rastreamento, aprimoradas em resposta ao risco global. É comum um cruzeiro ter a bordo entre tripulantes e passageiros mais de 3 milhares de pessoas juntas que precisaram se adaptar rapidamente ao novo cenário. Na Figura 6 é possível ver a Rota do navio de cruzeiro Coral Princess afetado pela Covid 19 e as subjacentes consequências, pelo que pode causar eventos indesejáveis, caso não haja protocolos para minimizar o risco de contaminação em massa e morte.

4. resultados e discussão

Nesse contexto, a visão proporcionada pela análise empregada, possibilita a seleção de medidas de segurança apropriadas que permitam, sincronicamente, que a instalação portuária não seja paralisada, a tal ponto de tornar-se operacionalmente lenta e ineficaz, ao mesmo tempo, em que que possuam medidas protetivas pertinentes às ameaças que a envolve. Eventualmente, procura-se identificar o equilíbrio necessário entre a segurança, a funcionalidade e o custo empregado.

O Estudo citado tem como objetivo fornecer apoio para a próxima etapa ("Identificação de Riscos") por meio de técnicas capazes de apontar as ameaças, que podem ser ações naturais e humanas, intencionais ou acidentais; e as vulnerabilidades que colocam em risco os ativos a serem protegidos pela instituição.

Identificados e mensurados os Ativos, as Ameaças, as Vulnerabilidades e as Consequências, pode-se estimar os graus de risco em segurança de acordo com os critérios utilizados pela metodologia ARESP.

5. Considerações Finais

Segundo o gestor da área de segurança de risco, para se obter uma administração dentro dos padrões internacionais deve-se corroborar com as informações imputadas num processo geral de análise e que no final demonstre uma relação com os seus principais riscos e vulnerabilidade. É importante salientar que todos os aspectos de uma instalação portuária foram devidamente contextualizados e inter-relacionadas nessa análise, cujo intuito é identificar os elementos que, correlacionados, dão suporte à valoração do risco.

Através da análise do artigo, observa-se pontos importantes onde é possível sinalizar quais categorias devem ser melhoradas e priorizadas em um plano de segurança portuária. Portanto, servirá coma base para definir e ajustar o grau de rigor das medidas e procedimentos de segurança que deverão compô-lo, equilibrando o emprego dos recursos à proteção efetiva dos ativos portuários, dentro da conformidade requisitada pelo ISPS CODE e a continuidade do uso da certificação imposta pelo órgão, o que dá a difusão internacional da sua situação positiva perante os países pertencentes ao acordo do código. Ao aplicar o método ARESP no terminal de passageiros, poderá estabelecer-se o grau e o nível de risco que favorecerá a tomada de decisão junto a empresa e os órgãos públicos envolvidos.

6. REFERÊNCIAS

- ANDRADE, F. S. A ; ALBUQUERQUE, E. P. Análise de Riscos com Ênfase na Segurança Portuária: o processo de avaliação de riscos da CONPORTOS e ISPS Code. Revista Brasileira de Ciências Policiais, v. 10, maio 2020. Disponível em: <<https://periodicos.pf.gov.br/index.php/RBCP/article/view/580>>. ISSN: 2318-6917; ISSN: 2178-0013.
- ANDRADE, F. S. A. Análise de riscos e a atividade de inteligência. Revista Brasileira de Ciências Policiais, Brasília, v. 8, n. 2, p. 91-116, dez 2017. Disponível em: <<https://periodicos.pf.gov.br/index.php/RBCP/article/view/462/311>>.
- SCARPELLI, F. E. S. R. Análise de Risco em Segurança Orgânica, Brasília, p. 12, setembro 2018.
- AGÊNCIA NACIONAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. ANTAQ, 12 ago. 2018. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 12 agosto 2018.
- ANDRADE, F. S. A. Análise de riscos e a atividade de inteligência. Revista Brasileira de Ciências Policiais, Brasília, v. 8, n. 2, p. 91-116, dez 2017. Disponível em: <<https://periodicos.pf.gov.br/index.php/RBCP/article/view/462/311>>.
- ASSI, M. Gestão de Riscos com Controles Internos: ferramentas, certificações e métodos para garantir a eficiência nos negócios. [S.l.]: Saint Paul, 2016.
- CANUTO, S. A. Administração com Qualidade. São Paulo: Blucher, 2012.
- CHAPMAN, C. Project Risk Management Processes. Nova York: Wiley, 2016
- CHIAVENATO, I. Iniciação a sistemas, organização e métodos. São Paulo: Editora Manole, 2009.
- CROUHY, M. Risk Management. Risk Management - McGraw-Hill, 2001.
- ESTEVES, R. Z. Inteligência Estratégica. Brasília: ABIN, 2018.
- GOULIELMOS, A. M. Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports: An impact assessment of ISPS code. WORLDWIDE SECURITY MEASURES FOR SHIPPING, SEAFARERS AND PORTS, 2013. 462-478. Disponível em: <<https://www.emeraldinsight.com/doi/abs/10.1108/09653560510618311>>. Acesso em: 10 abr. 2019.
- INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION. Analisy Risk. ISO, 12 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.iso.org/home.html>>. Acesso em: 10 abr. 2019.
- LIMA, F. G. Análise de Risco. São Paulo: Atlas, 2016.
- MARINHA DO BRASIL. Análise de Risco em Portos. Rio de Janeiro. 2016.
- MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Ministério da Justiça. Ministério da Justiça, 01 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.justica.gov.br/>>. V Acesso em: 12 abr. 2019.
- ONU. A ONU e o terrorismo. Nações Unidas, São Paulo, 12 fev. 2019. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/terrorismo/>>. Acesso em: 14 abr. 2019.
- PEREIRA, A. S.; FRANÇA. Gerenciamento de riscos com a matriz SWOT. XI Congresso Nacional de Excelência em Gestão, set. 2018.
- SGS ACADEMY. Sistemas de Gestão. São Paulo: SGS Academy, 2012.
- SOARES, C. G. Risk Analysis and Management in the Maritime Industry. ANÁLISE E GESTÃO DE RISCOS NA INDÚSTRIA MARÍTIMA, 25 mar. 2016. 31-45.

