

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E
COMÉRCIO**

**REQUERIMENTO DE Nº , DE 2007
(Do Sr. Luiz Paulo Vellozo Lucas)**

Solicita que a Comissão de Desenvolvimento Econômico , Indústria e Comércio envie requerimento de informação aos Ministérios da Justiça, da Defesa e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República informações sobre a implantação pelo Brasil do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (“ISPS CODE”)

Senhor Presidente

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, e nos arts 226, II e 115 e 116 do Regimento Interno, requiero a Vossa Excelência, ouvida a Comissão, que sejam solicitadas, ao Ministros da Justiça, ao Ministro da Defesa e ao Secretário Especial da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, nas suas respectivas áreas de competência, as informações abaixo relacionadas sobre a implementação pelo País do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (“ISPS CODE”).

Ao Ministério da Defesa (Marinha do Brasil)

1. Compromissos assumidos pelo Brasil junto à Organização Marítima Internacional – IMO, e respectivos prazos, relativos à implantação do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (“ISPS CODE”);
2. Possíveis consequências para a marinha mercante e instalações portuárias brasileiras derivadas do não cumprimento dos compromissos assumidos;
3. Avaliação geral do estágio atual de implementação do *ISPS CODE* pelos países membros da IMO.

4. Investimentos e outras medidas já adotadas , no âmbito específico da Marinha do Brasil, para a implementação do Código, destacando os dispêndios de recursos públicos realizados no período 2003 a 2006 e previsão de aplicação para 2007 e 2008.

-

Ao Ministério da Justiça (CONPORTOS e Polícia Federal)

- 1 Avaliação do estágio atual de implementação do *ISPS CODE* no Brasil, com destaque para a situação das instalações portuárias públicas (Cias Docas), identificando as principais causas do atraso na certificação dos sistemas de segurança e casos mais críticos - ou seja instalações portuárias cujos sistemas de segurança poderão não ser certificados (ou mesmo pode ocorrer o cancelamento de certificações já concedidas),
2. Investimentos e outras medidas já adotadas, no âmbito específico do Ministério da Justiça (Polícia Federal), relacionadas com a implementação do Código, destacando os dispêndios realizados no período 2003 a 2006 e previsão de aplicação de recursos para 2007 e 2008.

À Secretaria Nacional dos Portos da Presidência da República (Cia Docas)

1. Valor dos recursos públicos aplicados na implementação do *ISPS CODE*, no período 2003 a 2006 (incluindo recursos próprios das Cias mais transferências de recursos do Tesouro Nacional) por cada uma das Cias Docas (Ceará, Bahia, Espírito Santo, São Paulo, Pará, Rio Grande do Norte e Rio de Janeiro), detalhado segundo principais usos (estudos de avaliação de risco/plano de segurança, equipamentos e serviços a eles associados, obras civis, dispêndios com pessoal próprio na área de segurança, etc) e modalidade de contratação (valor contratado por intermédio de licitação pública e valor contratado por dispensa de licitação). Também para cada Cia, a previsão de aplicação de recursos no período 2007 e 2008;
2. Avaliação qualitativa, por parte de cada uma das Cias Docas mencionadas, da forma como vêm operando atualmente os sistemas relacionados com o *ISPS CODE* vis à vis o previsto nos respectivos Planos de Segurança, com destaque para a avaliação do funcionamento dos equipamentos e sub-sistemas já instalados, e sua abrangência, utilizados no controle do acesso e circulação de pessoas e cargas nas instalações portuárias.. Informação sobre as etapas que precisam ainda ser cumpridas e dos equipamentos que precisam ser instalados para o pleno cumprimento dos Planos de Segurança.

JUSTIFICAÇÃO

O *ISPS CODE* (Código de Segurança de Navios e Embarcações) é uma Emenda à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana do Mar de 1974 da Organização Marítima Internacional – IMO, Instituição vinculada à Organização das Nações Unidas, na qual o Brasil é representado por intermédio da Marinha do Brasil. O Código foi adotado em 2002 por inspiração dos EUA, em função dos ataques terroristas de setembro de 2001, e objetiva garantir a segurança de navios e instalações portuárias. O Brasil, como um dos seus signatários, se comprometeu a implementar, até julho de 2004, um conjunto de medidas na área dos sistemas de segurança portuária cuja certificação, para fins de comunicação à IMO, é feita pelos próprios países. No caso brasileiro, a atribuição pela aprovação e certificação dos planos de segurança das instalações portuárias foi atribuída à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS, vinculada ao Ministério da Justiça. Por seu turno, a implementação propriamente dita das medidas de segurança está a cargo, na esfera governamental, das Companhias Docas, da Marinha do Brasil e da Polícia Federal.

No entanto, transcorridos quase três anos da data prevista para entrada em vigor das medidas estabelecidas pelo Código, as principais instalações portuárias públicas ainda não conseguiram cumprir seus Planos de Segurança, isto a despeito da aplicação de recursos orçamentários federais de grande monta. Em reunião recente do Grupo de Trabalho Conjunto de Competitividade das Comissões de Desenvolvimento Econômico e de Trabalho, Administração e Serviço Público, da Câmara dos Deputados, foi mencionado que a implementação do Código já teria consumido recursos federais da ordem de R\$ 125 milhões e que equipamentos de segurança adquiridos pela Cia Docas de Santos estão obsoletos. Em resumo, há indícios de que os resultados da implementação do *ISPS CODE* no País não são satisfatórios, o que pode prejudicar, por falta de certificação dos sistemas de segurança, a utilização de importantes instalações portuárias brasileiras no comércio internacional de mercadorias, servindo até de pretexto para utilização de práticas protecionistas pelos parceiros comerciais do País. Além disto, a gestão dos recursos públicos federais nessa área pode estar prejudicando outros investimentos prioritários para a competitividade do setor portuário nacional.

Diante do exposto e considerando a grande sensibilidade do tema para o comércio exterior brasileiro, entendemos ser muito relevante obter, para fins de uma análise mais aprofundada da questão, as informações acima mencionadas dos Órgãos Públicos que estão diretamente envolvidos com a matéria.

Sala das Sessões, em de de 2007