

SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO E A ECONOMIA AZUL

Pedro Luiz Gomes Martins Ferreira ¹

RESUMO

O mar e o Brasil sempre foram próximos, pois foi por ele que o país foi descoberto e atualmente é a sua principal via para o comércio exterior, além de ser fonte de energia, alimento e recursos minerais. A relação entre a nação e o mar pode ser compreendida ao estudar o funcionamento do tráfego aquaviário brasileiro e como a segurança marítima é importante para o desenvolvimento nacional. Para desenvolver tal tema, este artigo traz um panorama geral de conceitos básicos do tráfego aquaviário e da Economia Azul, dissertando sobre as ações da segurança do tráfego que permitem o desenvolvimento econômico no mar ao garantir a segurança das embarcações. Desse modo, conclui que a proteção das águas brasileiras, além de impor a soberania do país, é crucial para o futuro do país.

Palavras-chave

Segurança do tráfego aquaviário, Economia Azul, LESTA, NORMAM, Amazônia Azul.

WATERWAY TRAFFIC SAFETY AND BLUE ECONOMY

ABSTRACT

The sea and Brazil have always been close because it was through him that the country was discovered and is currently its main route to foreign trade, in addition to being a source of energy, food and mineral resources. The relationship between the nation and the sea can be understood by studying the operation of Brazilian waterway traffic and how maritime safety is important for national development. To develop this theme, this article provides an overview of basic concepts of waterway traffic and the Blue Economy, discussing traffic safety actions that allow economic development at sea to ensure the safety of vessels. Thus, it concludes that the protection of Brazilian waters, in addition to imposing the sovereignty of the country, is crucial for the future of the country.

Keywords

Waterway Traffic Safety, Blue Economy, LESTA, NORMAM, Blue Amazon.

Submetido em: 09/10/2023 – Aprovado em: 03/11/2023 – Publicado em: 06/11/2023

¹ Graduado em Ciências Náuticas, especialização em Náutica, pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – Rio de Janeiro, RJ. Pós-graduado em Direito Marítimo pela faculdade Unyleya. MBA em Shipping pela faculdade Unyleya. Email: luiz92ferreira@gmail.com



INTRODUÇÃO

A palavra tráfego pode ser definida como fluxo ou movimento de veículos aéreos, férreos, aquáticos e terrestres. De forma geral, na parte terrestre, seria o movimento de automóveis dentro ou fora de uma via, ou trens nas ferrovias. Na Aeronáutica, é o movimento de aeronaves civis e militares em um determinado espaço aéreo e, para a Marinha, é a navegação das embarcações de guerra ou mercantes pelos mares e oceanos. A existência de inúmeros centros de controle específicos para cada modal deixa claro como o controle do tráfego é importante.

A similaridade do controle do tráfego de cada modal tem como denominador comum o monitoramento ininterrupto aliado à organização das informações em banco de dados, podendo ser, para cada caso, o uso de câmeras, radares, satélites, softwares e hardwares ou o conjunto deles.

Em primeira análise, o papel do controle do tráfego tem sua função explicada pela capacidade de coordenar resgates em acidentes envolvendo a vida humana ou minimizar os danos de acidentes ambientais. Porém, é nas ações preventivas, imediatas e corretivas, que o seu papel é exercido plenamente. Essas ações identificam e corrigem as infrações às normas, juntamente com o infrator, e são tomadas para impedir sua recorrência, mantendo assim uma sensação de segurança e assistência ao longo da via trafegada.

Com o aumento da segurança nas águas brasileiras, as atividades econômicas podem prosperar, diante da certeza do apoio governamental em emergências. Por isso, a segurança do tráfego aquaviário é vital para o desenvolvimento econômico do Brasil, de forma a necessitar de um controle tão estruturado quanto possível, com equipamentos de ponta e procedimentos que reflitam a realidade do século XXI. Uma vez que a Marinha do Brasil é responsável direta pela segurança do tráfego aquaviário, é impossível elaborar o tema sem trazer conceitos, ações, planos, programas e normas do meio naval para o meio aquaviário. Logo, pode-se associar diretamente que o êxito logrado pela Força Armada na segurança do tráfego aquaviário é o mesmo sucesso do país.

1 TRÁFEGO AQUAVIÁRIO BRASILEIRO

A compreensão do tráfego aquaviário brasileiro é a base para o entendimento das atividades econômicas desenvolvidas no mar e como o Brasil o mantém seguro. Assim, vale saber os elementos que fazem parte dele, como as embarcações, os portos, as vias interiores e o mar aberto. Para cada elemento existe um órgão responsável e uma legislação específica.

As embarcações são inscritas nas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências e, quando necessário, registradas no Tribunal Marítimo. Os portos são regulados pela Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ) e alguns ainda podem contar com o auxílio à navegação de Serviço de Tráfego do Navio (VTS, em inglês) e seus derivados. O monitoramento das águas nacionais é de responsabilidade da Autoridade Marítima, cuja atribuição é do

Comandante da Marinha do Brasil, e conta com o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) para desempenhar essa função.

Todos esses órgãos contribuem para a proteção das águas jurisdicionais brasileiras e o cumprimento de leis e normas nacionais e internacionais que o Brasil ratificou, criando assim a base comercial para a movimentação de mercadorias e passageiros dentro e fora do país.

1.1 CONCEITOS BÁSICOS

Uma explanação de alguns conceitos básicos é necessária para a análise do tema. Em virtude da alta relevância, destacam-se: a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, o seu Decreto e as Normas da Autoridade Marítima; as águas jurisdicionais brasileiras, a Amazônia Azul e a área de busca e salvamento de responsabilidade do Brasil.

1.1.1 Lei De Segurança Do Tráfego Aquaviário, seu Regulamento e as Normas da Autoridade Marítima

A Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e o Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) são os documentos que dispõem sobre a segurança do tráfego aquaviário. A lei determina as ações de Inspeção Naval e vistoria pela Autoridade Marítima, assegura a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Enquanto isso, o decreto regulamenta as infrações imputáveis ao autor material e penalidades.

A lei ainda atribui à Autoridade Marítima a elaboração de normas sobre determinados assuntos. Por isso, foram criadas as NORMAMs (Normas da Autoridade Marítima), publicadas por duas diretorias: a Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). As normas abordam tudo que o aquaviário precisa saber para trafegar com sua embarcação no território brasileiro. Em 30 de agosto de 2023, foi concluído o projeto de reorganização das normas com o objetivo de modernizar a organização em séries distintas para proporcionar uma melhor interação com o usuário.

1.1.2 Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)

A NORMAM 204 – edição 2023, página V, traz em seu glossário, a seguinte definição das águas jurisdicionais brasileiras:

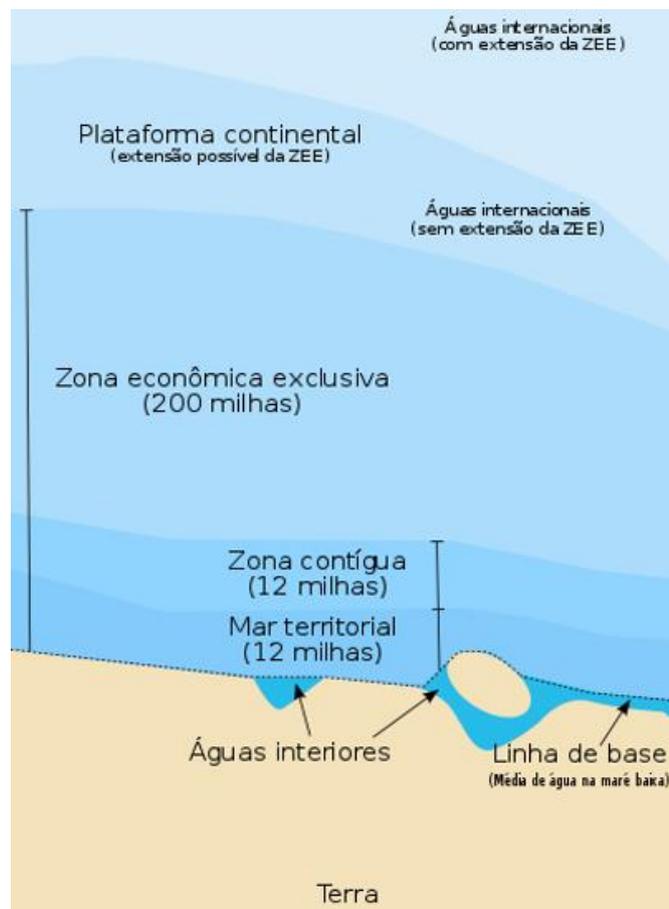
Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a

partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982, entende que as águas jurisdicionais são um conjunto de faixas adjacentes a partir da linha de base do território e determina ao Estado Costeiro a responsabilidade de estabelecer a largura sobre cada uma dentro do limite por ela estabelecido. Em 1993, entra em vigor no Brasil a Lei nº 8.617, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental nacionais, e dá outras providências, na qual o Presidente da República, fixa as suas larguras:

- Mar territorial: até 12 milhas marítimas da linha de base
- Zona Contígua: de 12 até 24 milhas marítimas da linha de base
- Zona Econômica Exclusiva: de 12 até 200 milhas marítimas da linha de base
- Plataforma Continental: limite exterior fixado de acordo com os critérios estabelecidos no art. 76 da CNUDM

Figura 1. Mar territorial



1.1.3 Amazônia Azul

A Amazônia Azul é a marca registrada da região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. O nome se deve à comparação com a própria Floresta Amazônica, onde a biodiversidade, seu papel e sua extensão são essenciais para o país. De acordo com a Marinha do Brasil, o conceito é considerado político-estratégico para inserir os espaços oceânicos em posição decisiva sobre os destinos do povo brasileiro e da dinâmica das relações internacionais.

Figura 2 Amazônia Azul



**Amazônia Azul – 5.7 milhões km² /
60.000 km de hidrovias**

Fonte: Plano Estratégico da Marinha (PEM) 2040

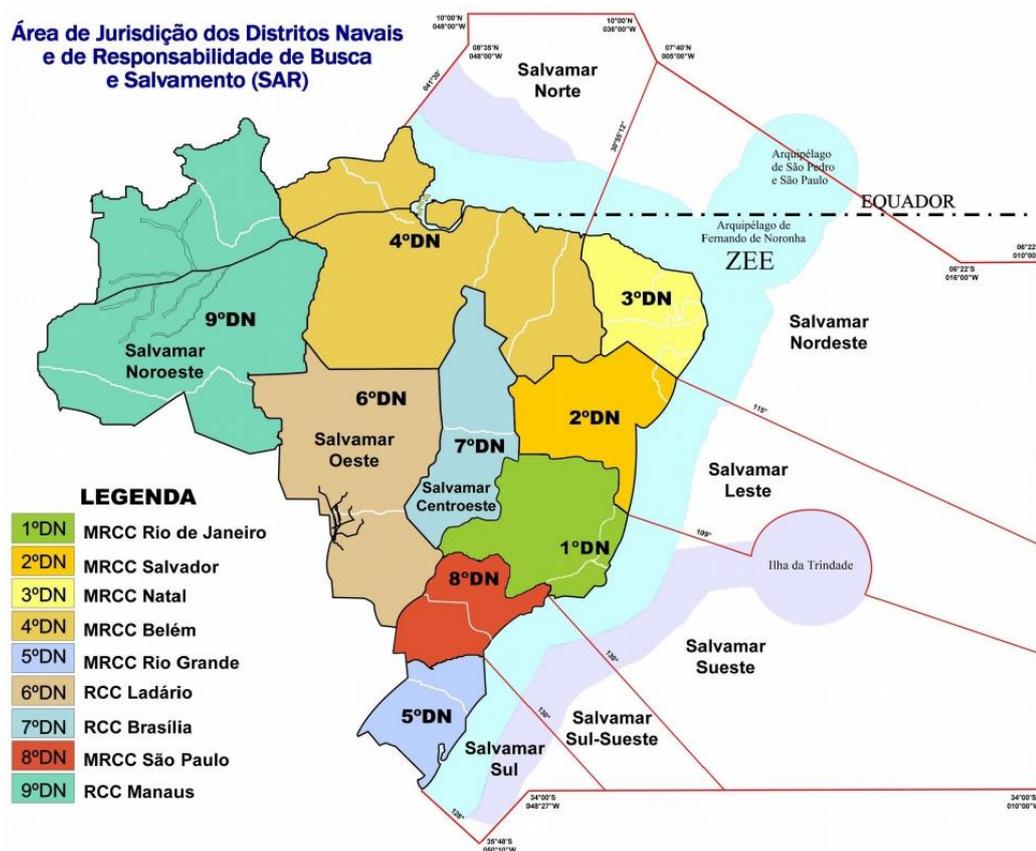
1.1.4 Área SAR e SALVAMAR

Pela Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo (SAR/1979), uma extensa área marítima do Oceano Atlântico ficou sob a responsabilidade SAR do Brasil, que abrange toda a costa brasileira e se estende na direção leste até o meridiano de 10° W.

Em 1991, o Presidente da República ratifica a Convenção no Decreto de nº 85 e, juntamente com a Lei nº 7.273/1994, atribui à Marinha do Brasil (MB) o serviço de busca e salvamento. Assim, foi criado o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SALVAMAR BRASIL),

cuja missão é prestar socorro ao navegante em apuros, atendendo às emergências relacionadas à salvaguarda da vida humana no mar.

Figura 3 Área SAR de responsabilidade do Brasil



Fonte: NORMAM 204

1.2 NORMAM 204 – TRAFÉGO E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM AJB

A norma estabelece os critérios para que todos que desejem navegar com sua embarcação em AJB, bem como permanecer, possam fazer sem infringir a lei. Portanto, ela é fundamental para entender a dinâmica do tráfego aquaviário atual.

Como o fluxo de embarcação em AJB é constante e intenso, se faz necessário o controle das embarcações que demandam os portos brasileiros. Para isso, a verificação de documentos, especialmente no processo de despacho da embarcação perante a autoridade portuária, bem como o monitoramento das embarcações em AJB são necessárias.

1.2.1 Processo de despacho das embarcações

O processo de despacho é a verificação dos documentos da embarcação para liberar a sua saída de uma área portuária. Uma vez que seja concedida a liberação, se a embarcação

desejar retornar ou quiser seguir para outra área portuária, ela necessita participar ao órgão de despacho a sua entrada na área. Tendo chegado na dentro de uma área portuária, a sua saída só poderá ser efetivada pelo despacho; sem ele a embarcação fica impedida de trafegar.

As embarcações que são obrigadas a efetuar o despacho são as de bandeira estrangeira, as de bandeira brasileira com Arqueação Bruta maior ou igual a 20 e as de pesca que participam do Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) A gestão pesqueira e o controle das operações da frota pesqueira deverão receber permissão pelo Ministério Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).As embarcações de esporte e/ou recreio e os navios de guerra ou de Estado não exercendo atividade comercial não realizam despacho.

Algumas embarcações com AB menor que vinte empregadas na navegação de apoio portuário e/ou na navegação interior poderão ser obrigadas a realizar procedimento específico pelos Órgãos de Despacho, em função das peculiaridades locais. Tal procedimento deve constar nas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos ou Fluvial (NPCP/NPCF), e isso ressalta a importância do conhecimento e observância das normas para a segurança do tráfego aquaviário.

1.2.2 Sistemas de Monitoramento

Atualmente, as embarcações estão sujeitas a quatro tipos de sistemas: Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP) e Sistema de Identificação Automática (AIS).

O primeiro sistema, SISTRAM, envolve informações sobre a salvaguarda da vida humana no mar, o cumprimento da legislação nas AJB e o Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), em emergências e em situações de conflito. Essas informações são enviadas pelos navios brasileiros navegando em qualquer área, bem como pelos navios de bandeira estrangeira, voluntariamente, dentro da área SAR brasileira ou, compulsoriamente, quando no mar territorial brasileiro. Em emergências e em situações de conflito, as embarcações cumprirão instruções específicas das Autoridades de CNTM, conforme a doutrina adotada pela MB e legislação em vigor.

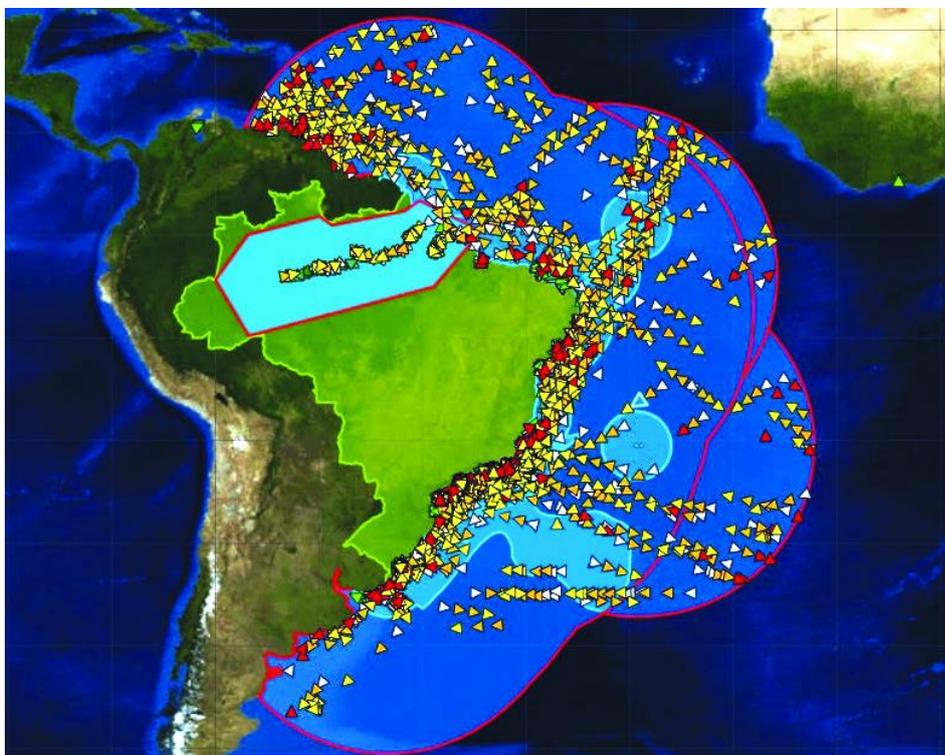
O segundo sistema, LRIT, tem o propósito de acompanhar a movimentação de navios mercantes de bandeira brasileira sujeitos à regulamentação da Convenção da Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). O terceiro sistemas, SIMMAP, identifica e acompanha o tráfego marítimo relacionado à indústria do petróleo e gás, por meio do rastreamento das embarcações empregadas nessa atividade. O quarto sistema, AIS, é um atendimento ao capítulo V da Convenção SOLAS, que estabelece quais embarcações devam ser dotadas com o equipamento de identificação automática ligado permanentemente, no trânsito, operação e permanência na área SAR marítima brasileira.

Diante de todos esses sistemas apresentados, a Marinha do Brasil, em parceria com agências e órgãos governamentais, coordena a implementação e o aperfeiçoamento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Sua principal característica é a união das informações recebidas dos sistemas colaborativos baseados em rastreamento de posição por via satélite, destaque para o SIMMAP, LRIT, SISTRAM e o PREPS. De acordo com a Marinha do Brasil, a missão do SisGAAz consiste em:

“Monitorar e proteger, continuamente, as áreas marítimas de interesse e as águas interiores, seus recursos vivos e não vivos, seus portos, embarcações e infraestruturas, em face de ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades, a fim de contribuir para a segurança e a defesa da Amazônia Azul e para o desenvolvimento nacional”.

O SisGAAz integra equipamentos e sistemas compostos por radares localizados em terra e embarcações, além de câmeras de alta resolução e capacidades. Os dados captados por GPS são transmitidos por meio de comunicação satelital para centrais de rastreamento e, no futuro, haverá a incorporação de sensores acústicos aos sites de monitoramento. O conhecimento e o controle melhoram a segurança das atividades realizadas no mar: pesca, lazer, turismo, óleo e gás, exploração do solo e subsolo marinho e usina eólica.

Figura 4. Panorama de embarcações em AJBr



Fonte: Portal da Marinha do Brasil - SisGAAZ

2 ECONOMIA AZUL

Com origem atribuída ao economista belga Gunter Pauli, o conceito surgiu no livro intitulado *The Blue Economy*, em que o autor buscou promover um modelo econômico com o respeito ao meio ambiente no centro.

A nível mundial, a Economia Azul é o maior ecossistema, que cobre 70% da superfície terrestre, fornece 50% do oxigênio e é o maior depósito natural de carbono. Ao redor do mundo, diversas indústrias dependem da saúde dos oceanos e, segundo dados da ONU, a economia oceânica movimenta entre U\$ 3 e 6 trilhões a cada ano.

Segundo os dados Estatístico Aquaviário da ANTAQ, as maiores mercadorias movimentadas no ano de 2023, de janeiro a julho, foram: minério de ferro, petróleo e derivados (com óleo bruto), soja, contêineres e petróleo e derivados (sem óleo bruto). A movimentação portuária do período foi de 732,2 milhões de toneladas, o que significa um aumento de 5,43% em comparação ao mesmo período de 2022.

De acordo com dados do Centro de Comunicação Social da Marinha do Brasil, atualmente, retira-se dos mares cerca de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos no Brasil. Pelas rotas marítimas escoam-se mais de 95% do comércio exterior. Em aproximadamente 8.500 km de faixa litorânea, concentram-se 80% da população com três bilhões de pessoas vivendo em zonas costeiras, são produzidos 90% do produto interno bruto (PIB) brasileiro e estão localizados os principais destinos turísticos nacionais, sendo que treze das maiores megametrópoles são costeiras.

Todos esses dados ressaltam a importância da Economia Azul para o mundo e, no caso do Brasil, a Marinha afirma que:

A Economia Azul emerge, trazendo reflexões sobre a contribuição dos oceanos à economia e a necessidade de garantir a sustentabilidade ambiental e ecológica dos espaços marítimos. Se, por um lado, essa dinâmica instrumenta o uso dos recursos vivos e não vivos em benefício do desenvolvimento, por outro, provoca crescente preocupação com a saúde dos oceanos, principalmente para assegurar que as futuras gerações também possam usufruir os preciosos recursos neles existentes.

Logo, a Economia Azul é uma oportunidade de modelo sustentável com projeções enriquecedoras para se desenvolver a nação e ela precisa ser preservada e protegida. Para isso, se faz necessário o desenvolvimento de uma Mentalidade Marítima e investimento na Segurança Marítima, que é diretamente fortalecida pela segurança do tráfego aquaviário.

2.1 Mentalidade Marítima

De acordo com o livro *Economia Azul Vetor para o desenvolvimento do Brasil*, página 314, a mentalidade marítima seria:

(...) um conjunto de conhecimentos, pensamentos e maneiras de pensar, pesquisas, processos e atividades, com manifestações de crenças, tradições, disposições psíquicas e morais de uma coletividade (povo) que, ao longo de sua história, tem nos espaços oceânicos hidroviários a sua Sobrevivência e Prosperidade.

A consciência coletiva da importância do mar para o seu povo é crucial para o país e está diretamente relacionado com o sucesso dele. Por isso, a Mentalidade Marítima é trabalhada pela Marinha do Brasil como Programa Estratégico. Atuando em três níveis de inserção, o programa prevê ações de comunicação que avivem a consciência coletiva nacional para o fato de que o Brasil começou pelo mar e através dele irá prosperar; depois, atua nos atores governamentais para a promoção de políticas públicas assertivas voltadas para o mar; e, por fim, coloca em foco os homens e mulheres do mar, que têm suas vidas diretamente relacionadas a ele.

Conclui-se que a Mentalidade Marítima é o meio pelo qual o povo brasileiro reconhece a importância do mar e toma conhecimento dos conceitos da Economia Azul e da Amazônia Azul, assim o sentimento de defesa das águas nacionais é fortalecido.

3 ANÁLISE DAS AÇÕES DA SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

A palavra segurança abrange muitas acepções, porém, ao relacionar com a palavra tráfego, a definição com mais sentido lógico é a do afastamento de todo perigo, instrumento ou qualquer objeto usado para evitar um dano ou prejuízo. Isto significa que se pode interpretar segurança do tráfego aquaviário como a sua proteção, especificamente, a proteção da vida humana e do patrimônio no mar, garantindo meios de socorro em emergências e a prevenção da poluição.

O Plano da Marinha (PEM) 2040 apresenta as ações estratégicas navais a serem consolidado até o ano de 2040. O documento discorre sobre o ambiente marítimo e fluvial e suas ameaças, ele elabora um conceito estratégico marítimo-naval que fornecerá elementos para a atualização da Doutrina Militar Naval, do Planejamento de Forças e dos planos setoriais decorrentes.

O documento ainda apresenta o Mapa Estratégico da Marinha e seus respectivos Objetivos Navais com Ações Estratégicas Navais para cada um dentro de um Programas Estratégicos. Ao se aprofundar no mapa estratégico, na parte de resultados para a sociedade, é possível se deparar com o objetivo naval de número 2 que busca prover a Segurança Marítima. Esse objetivo tem como estratégia a redução significativa da quantidade absoluta e relativa de incidentes e, principalmente, acidentes de navegação nas AJB. Além disso, visa incrementar a capacidade da MB em termos de operações ou cooperações que promovam a fiscalização das AJB a fim de garantir de forma plena os direitos de soberania do país. Com o intuito de atingir esse objetivo, ela conta com quatro ações, segundo o exposto no PEM 2040:

- a) incrementar o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário nos ambientes marítimo e fluvial,
- b) contribuir para segurança da navegação,
- c) incrementar a realização de Inspeção Naval (IN); Patrulhamento (PTMTO); e Patrulha Naval (PATNAV),
- d) incrementar a capacidade da MB na contraposição às ameaças hídricas.

Ao juntar as ações do PEM 2040 e as determinações da LESTA para orientação e fiscalização do tráfego aquaviário, a Marinha do Brasil se apresenta organizacionalmente estruturada para cumprir esse objetivo. Destaque principal deve ser dado às organizações militares das Capitânicas, Delegacias e Agências (CP/DL/AG) que estão distribuídas por todo o Brasil. De acordo com o Mapa Sensitivo de maio de 2022, disponível no site da Diretoria de Portos e Costas (DPC), o país dispõe de 32 Capitânicas, 14 Delegacias e 23 Agências para a realização da maioria das ações listadas acima. Ela ainda conta com uma linha de telefone, ininterruptamente, para atender a emergências marítimas e fluviais: 185.

Analisando o processo pelo qual são implementadas essas ações na segurança do tráfego, pode-se destacar três tipos de ações distintas, mas que acabam se complementando, através da ótica da gestão da qualidade: a ação preventiva, a ação imediata e a ação corretiva.

Figura 5 Mapa Estratégico – Resultados para a sociedade



Fonte: Plano Estratégico da Marinha 2040

3.1 Ação Preventiva

As ações preventivas são medidas tomadas para que um problema hipotético nunca aconteça. Ou seja, as ações são tomadas sobre falhas ou desafios que ainda não ocorreram e podem diminuir custos desnecessários com perdas de produção e de tempo. Se colocar em

uma linha temporal com o acidente como ponto de partida, as ações preventivas devem acontecer anteriormente ao fato, de forma a evitar sua concretização.

Quando se trata do tráfego aquaviário, a prevenção está diretamente relacionada a evitar acidentes náuticos. Por isso, as ações de Inspeção Naval são realizadas rotineiramente, com vistorias eventuais ou periódicas, no intuito de verificar os documentos, tanto do condutor quanto da embarcação, e posteriormente verificar se a embarcação possui condições mínimas de navegar. Começando pelos equipamentos de salvatagem preconizados, ou seja, coletes, boias e luzes de navegação, a embarcação também deve estar de acordo com a lotação máxima estipulada em documento.

No caso específico das Inspeções Navais, a simples possibilidade de ocorrer uma vistoria já é motivo suficiente para inibir as infrações, pois com o conhecimento de que uma abordagem possa ocorrer a qualquer momento, o aquaviário irá procurar trafegar conforme a lei para evitar um contratempo desnecessário. E, mesmo que ocorra uma Inspeção e seja encontrada uma não conformidade, o maior beneficiado ainda assim será o aquaviário, já que cada item pontuado é uma oportunidade de garantir a segurança da embarcação e do tráfego. O maior destaque das inspeções cabe ao Controle do Estado da Bandeira e ao Controle do Estado do Porto, conhecidas internacionalmente como *Flag State Control* (FSC) e *Port State Control* (PSC). A exemplo do que ocorre no país, a primeira é realizada pela MB para fiscalizar as embarcações de bandeira brasileira, enquanto a segunda é para fiscalizar as embarcações de bandeira estrangeira. No ano de 2022, o departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário fiscalizou 3.941 embarcações entre FSC, PSC e detenções oriundas dessas inspeções, demonstrando assim o empenho nas ações de prevenção para a segurança do tráfego aquaviário.

A MB ainda conta com a Patrulha Naval (PATNAV) para monitorar os mares. A relevância desse patrulhamento consiste em proteger as águas brasileiras de outras ameaças que vão além de acidentes de navegação. Ameaças tais como: a pirataria, a pesca ilegal, terrorismo, crime organizado, acesso ilegal ao conhecimento da fauna e flora brasileiras, bem como de dados geodésicos etc. Cabe ainda destacar a ação do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM), da Polícia Federal, dedicada especificamente aos crimes envolvendo embarcações nos portos nacionais.

Portanto, a ação preventiva é essencial para o tráfego aquaviário, pois é graças a ela que as embarcações podem navegar de forma segura e desenvolver suas atividades com a certeza de que as outras embarcações estão sendo fiscalizadas e as águas brasileiras são seguras para navegar.

3.2 Ação Imediata

A ação imediata é uma medida tomada na hora que o Agente da Autoridade Marítima toma conhecimento do fato que possa pôr em risco o tráfego aquaviário, podendo essa ação ocorrer em dois momentos.

O primeiro momento é durante as ações de prevenção em que uma não conformidade é identificada e a embarcação pode ser ordenada a: sair de águas jurisdicionais, arribar em porto nacional, não entrar no porto ou não sair do porto até que as pendências sejam regularizadas.

O segundo momento seria no caso em que já aconteceu um acidente e imediatamente após a ocorrência dele. No intuito de amenizar suas consequências, o departamento é mobilizado para que os desdobramentos do ocorrido não interfiram com o resto do tráfego. Para isso, o aviso aos navegantes e os avisos rádio náuticos são muito utilizados para a divulgação de informações de relevância para a navegação das demais embarcações.

De acordo com a NORMAM 302, as ocorrências no mar são categorizadas em acidentes e fatos da navegação. Os acidentes, de forma resumida, são:

- Naufrágio: devido ao embarque de água em seus espaços internos a embarcação perde flutuabilidade e conseqüentemente ela afunda de forma parcial ou total;
- Encalhe: contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo,
- Colisão: choque mecânico da embarcação, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc.);
- Abalroação ou abalroamento: choque mecânico entre embarcações;
- Água aberta: ocorrência de abertura ou falha nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos e comprometa a estanqueidade da embarcação;
- Explosão: combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;
- Incêndio: destruição provocada pela ação do fogo;
- Varação: ato deliberado de fazer encalhar ou pôr em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;
- Arribada: fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino;
- Alijamento: ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens; e
- Avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Enquanto os fatos da navegação, de forma resumida, são:

- o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da tripulação;
- alteração da rota programada, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;
- má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;
- recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo;
- todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e
- emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

Esses conceitos são importantes ao Agente da Autoridade Marítima para que, em emergências, ele tome as medidas necessárias o mais breve possível, pois assim poderá impedir a sequência de outros eventos indesejados que possam colocar em risco o tráfego aquaviário.

3.3 Ação Corretiva

As ações corretivas são práticas necessárias para evitar que um problema traga novos desafios. A ação corretiva é realizada sobre um fato ou falha que já aconteceu e como exemplos pode-se citar a decisão tomada pelo Representante da Autoridade Marítima após procedimento administrativo e a do Tribunal Marítimo após inquéritos executados por um acidente ou fato da navegação, bem como a investigação de segurança marítima. Todas essas ações mostram para a comunidade marítima que infrações a lei do tráfego aquaviário não passarão impunes.

Mediante o procedimento administrativo, as CP/DL/AG de determinada localidade, como Representantes da Autoridade Marítima, poderão apreender o certificado de habilitação do aquaviário e a própria embarcação, retirar a embarcação do tráfego ou impedir a sua saída, aplicar multas, suspender o certificado de habilitação por até 12 meses ou até mesmo cancelá-lo, se for o caso. Todos esses atos fazem parte das medidas administrativas e penalidades previstas na LESTA e RLESTA. O procedimento administrativo, regulado pela NORMAM 301, se inicia quando foi constatada a infração no momento da prática, ou em apuração posterior pelo prazo de cinco anos, de acordo com a Lei de nº 9.873/99. Possui as seguintes etapas: auto de infração – lavratura, prazo para defesa do infrator, prazo para julgamento pela Autoridade Competente; sendo procedente o Auto, será estabelecida a pena e notificada o Infrator, que poderá entrar com recurso em primeira e em última instância.

Já o Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), regulado pela NORMAM 302, difere do procedimento administrativo, pois ele deve ser enviado ao Tribunal Marítimo, que irá decidir sobre as penas. O IAFN, quando instaurado, busca colher as provas testemunhal, pericial e documental na busca da causa determinante e do responsável pelo evento. Nele, não há instaurado o princípio do contraditório, sendo mera fase de coleta

de provas, e não cabe a participação da parte interessada durante o processamento do IAFN até sua conclusão final. Somente as Capitânicas e Delegacias poderão instaurar o IAFN. Quando uma Agência tomar conhecimento de um acidente ou fato da navegação, deverá comunicar imediatamente o fato à Capitania que estiver subordinada. O prazo de instauração será imediato ou até cinco dias contados da tomada de conhecimento pelo Agente da Autoridade Marítima. O inquérito terá prazo máximo de conclusão de noventa dias, a contar da data de instauração, podendo ser prorrogado em casos específicos. Após sua conclusão, ele será encaminhado ao Tribunal Marítimo, que fará a devida distribuição e autuação. Já a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM), também regulada pela NORMAM 302, fornecerá informações que possam ser utilizadas para impedir que no futuro ocorram sinistros semelhantes, ou que atenuem a sua gravidade. O ISAIM não substitui o IAFN, ao contrário, sempre que for iniciada a realização de uma ISAIM já deverá ter sido instaurado, obrigatoriamente, um IAFN.

Uma vez que constatada a inobservância legal em acidentes e fatos da navegação pelo infrator, cabe ao Tribunal Marítimo aplicar as seguintes penas: repreensão ou medida educativa concernente à segurança da navegação ou ambas; suspensão de pessoal marítimo que não exceda doze meses; interdição para o exercício de determinada função que não exceda cinco anos; cancelamento da matrícula profissional e da carteira de amador; proibição ou suspensão do tráfego da embarcação; cancelamento do registro de armador; multa, cumulativamente ou não, com qualquer das penas anteriores.

Diante do exposto, as ações corretivas apresentadas são necessárias para a segurança do tráfego aquaviário, pois com elas o aquaviário entende que qualquer desvio por ele cometido ou pela embarcação poderá e será penalizado, induzindo-o a agir dentro da legalidade ao trafegar com sua embarcação protegendo a si próprio e, conseqüentemente, aos demais que trafegam no meio.

CONCLUSÃO

A compreensão do tráfego aquaviário e os meios que a Marinha do Brasil utiliza para a garantia da sua segurança são de extrema importância para o desenvolvimento do país. À exemplo do SisGAAz, com um sistema nacional eficiente, pode-se observar que o aprimoramento da segurança do tráfego aquaviário influencia a vertente econômica. Com uma área bem fiscalizada e monitorada, o seguro das embarcações diminui, o Brasil ganha competitividade internacional e, conseqüentemente, ocorre o aumento do fluxo de embarcações em suas águas. A situação contrasta com países como a Somália, que registra alto índice de pirataria e a sensação de insegurança é refletida nos custos com meios defensivos para cada navio que necessita trafegar pela costa do país, a exemplo de arames farpados, escoltas armadas etc.

O conceito de que somente através do cuidado com o mar que a nação poderá prosperar deve continuar sendo trabalhado em todas as gerações do povo brasileiro. O mar sempre foi vital para o Brasil e a certeza de que as águas estão sendo protegidas fornece uma garantia àqueles que desejam explorar os seus recursos.

Desse modo, conclui-se que todos esses conceitos acabam gerando um movimento cíclico, pois com as águas brasileiras seguras, a Economia Azul prospera. Com o desenvolvimento econômico do país, em virtude do mar, a mentalidade Marítima automaticamente se consolida na sociedade, o que resulta em uma valorização da proteção das águas nacionais, retornando como investimento para a segurança do tráfego aquaviário.

REFERÊNCIAS

- A diferença entra ação imediata, ação corretiva e ação preventiva. **Blog da Qualidade**. Disponível em: < <https://blogdaqualidade.com.br/acao-imediata/>>. Acesso em 08 out. 2023.
- ANTAQ. Estatístico Aquaviário 2023. Disponível em: <<https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html#pt>>. Acesso em 02 out. 2023.
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Disponível em: < https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1995/dec_1530_1995_convencaonacoesunidassobredireitomar.pdf>. Acesso em 8 out. 2023.
- Conheça o NEPOM – Núcleo Especial de Polícia Marítima, a elite das águas brasileiras. Disponível em: < <http://www.sinpefrs.org.br/site/conheca-o-nepom-nucleo-especial-de-policia-maritima-a-elite-das-aguas-brasileiras/>>. Acesso em 8 out. 2023.
- Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979. Disponível em: < https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/sar_consolidada_emd_jul2010_2.pdf>. Acesso em 8 out. 2023.
- Decreto nº 0085, de 11 de abril de 1991. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0085.htm >. Acesso em 08 out. 2023.
- Decreto nº 2.596, de 05 de fevereiro de 1954. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l2180.htm >. Acesso em 08 out. 2023.
- DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM 204).
- DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Normas da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval (NORMAM 301).
- DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Normas da Autoridade Marítima para inquéritos administrativos sobre acidentes e fatos da navegação (IAFN) (NORMAM 302).
- DADOS estatísticos do STA de 2022. **Marinha do Brasil**. Disponível em: < https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/sta/dados-estatisticos/Rel_Est%20GERAL%20-%202022.pdf>. Acesso em 08 out. 2023.
- ECONOMIA azul. **Marinha do Brasil**. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>>. Acesso em 08 out. 2023.
- Economia Azul Vetor para o desenvolvimento do Brasil, edição 2022. Disponível em: < https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/livro_economia_azul/book.html>. Acesso em 08 out. 2023.
- Economia dos oceanos é tema de destaque em Fórum da Unctad. **ONU News**. Disponível em: < <https://news.un.org/pt/story/2023/05/1814077#:~:text=A%20econo->

nia%20dos%20oceanos%20inclui%20campos%20tradicionais%20como,proporciona%20pelo%20menos%20150%20milh%C3%B5es%20de%20empregos%20diretos.>. Acesso em 08 out. 2023.

- Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l2180.htm >. Acesso em 08 out. 2023.
- Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/l7273.htm>. Acesso em 08 out. 2023.
- Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm>. Acesso em 08 out. 2023.
- Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.htm>. Acesso em 08 out. 2023.
- Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9873.htm>. Acesso em 08 out. 2023.
- Litoral da Somália é centro da pirataria marítima mundial. **G1 Notícias**. Disponível em: < <https://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL1081197-5602,00-LITORAL+DA+SOMALIA+E+CENTRO+DA+PIRATARIA+MARITIMA+MUNDIAL.html>>. Acesso em 08 out. 2023.
- Mar territorial. Wikipédia. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Mar_territorial>. Acesso em 08 out. 2023.
- O que é a economia azul e por que ela é importante para a América Latina. **G1 Economia**. Disponível em: < <https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/06/16/o-que-e-a-economia-azul-e-por-que-ela-e-importante-para-a-america-latina.ghtml>>. Acesso em 08 out. 2023
- Plano Estratégico da Marinha do Brasil (PEM 2040), edição de 2020. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/pem2040> >. Acesso em 08 out. 2023.
- SisGAAZ: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras. **Marinha do Brasil**. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>>. Acesso em 08 out. 2023.