



NOVOS PARADIGMAS PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA NA AMAZÔNIA AZUL

FOTO: shipmap.org / www.scientificamerican.com

Capitão de Fragata **FÁBIO PEREIRA MORAES**

Encarregado da Seção de Organização e Doutrina - CISMAR
Aperfeiçoado em Armamento

INTRODUÇÃO

Atualmente, as ameaças ao tráfego marítimo mundial vêm se apresentando de forma cada vez mais difusa, assimétrica e em constante evolução. Suas consequências transcendem, muitas vezes, as competências da Autoridade Marítima Brasileira nomeadamente quando envolvem aspectos migratórios, fiscais, aduaneiros, sanitários, ambientais, entre outros. Faz-se mister, assim, uma abordagem holística e multidisciplinar quanto à sua compreensão e, conseqüentemente, ao planejamento das ações voltadas à sua repressão.

AMAZÔNIA AZUL E O TRÁFEGO MARÍTIMO COMERCIAL

De acordo com último Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)¹, referente ao ano de 2019, as exportações brasileiras tiveram como destino 160 países diferentes, enquanto nossas importações se originaram de 141 países distintos, perfazendo um total de cerca de 795 milhões de toneladas transportadas pelas várias linhas de comunicação marítimas internacionais, as quais são objeto de especial atenção por parte da Marinha do Brasil (MB), em face de sua importância para o comércio exterior do País (ANTAQ, 2019).



Com um litoral de cerca de 7.400 km, aumentando para 9.200 km de extensão, considerando suas saliências e reentrâncias, aliado aos seus 21.000 km de rios navegáveis, o Brasil tem, em sua navegação de cabotagem e em vias interiores, relativa participação no transporte nacional, respondendo por cerca de 172 milhões de toneladas e 110 milhões de toneladas, respectivamente, de cargas transportadas em 2019. Tais transportes são igualmente motivos de atenção por parte dos representantes e agentes da Autoridade Marítima. (ANTAQ, 2020a), (ANTAQ, 2020b), (DECICINO, 2020) e (DNIT, 2019).

Em face do grande volume transportado, pelo modal marítimo, os quais respondem por mais de 90% do comércio exterior brasileiro, aperfeiçoamentos na provisão da Segurança Marítima no Brasil se fizeram necessários, aproveitando-se as experiências dos Grandes Eventos sediados pelo País, em especial os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, assim como a estrutura já existente na MB, como forma de ra-

cionalizar os esforços para fazer frente às ameaças ao tráfego marítimo de interesse nacional.

Para tal, dadas as dimensões continentais do nosso país e de forma a congregiar diferentes agências governamentais num mesmo ambiente, foram estabelecidos os Centros Integrados, Regionais e Locais de Segurança Marítima/Fluvial (CISMAR, CRSM/F e CLSM/F). Esta iniciativa vem permitindo a necessária abordagem sistêmica, interdisciplinar e geograficamente adequada, na qual, com fulcro na Lei Complementar n.97/99, busca-se aprimorar a coordenação entre os diferentes órgãos governamentais, preservadas suas competências específicas, para respostas interagências.

A SEGURANÇA MARÍTIMA NA AMAZÔNIA AZUL

A Segurança Marítima contempla ampla gama de atividades, entre as quais podemos citar, sem nos limitarmos a: segurança da navegação; proteção portuária e de navios; aduana marítima; controle de fronteiras; imposição da lei; monitoramento e vigilância marítima; proteção e resposta ambiental marítima; busca e socorro marítimo; serviço de assistência e salvamento marítimo; resposta a acidentes e desastres naturais marítimos; e controle e inspeção de pesca.

A exemplo de como ocorre internacionalmente, no Brasil, a Segurança Marítima também não se limita às atribuições de uma única instituição. As soluções de cada país variam e se configuram de diversas formas, como, por exemplo: marinhas; guardas costeiras; polícias e guardas de fronteira; prefeituras navais; guardas marítimas; aduanas; polícias militares; polícias federais; agências ambientais; de vigilância sanitária e agropecuária, entre outros. Esses órgãos, conforme legislação de cada país, realizam atividades de Segurança Marítima, genericamente intituladas *Ações do Estado no Mar*.

A MB, conforme legislação vigente, possui atuação em todas essas atividades, desempenhando tarefas de maneiras distintas: desde o protagonismo total, com atuação muitas vezes singular (Segurança da Navegação; Monitoramento e Vigilância Marítima; Busca e Socorro Marítimo), até o nível de suporte (apoio) a outras agências estatais. Para tal, são desenvolvidas as operações interagências.

O ESFORÇO INTERAGÊNCIAS NA PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL

O esforço interagências pressupõe, antes de tudo, parceria e sinergia. Pode envolver órgãos governamentais e não governamentais, nacionais e(ou) internacionais, organizados com o fito de alcançar objetivos comuns de interesse nacional. A harmonia de culturas e esforços diversos contribui para a solução de problemas complexos, por meio de ações concertadas, coerentes e, principalmente, consistentes.

É fato que cada organização possui sua própria filosofia, cultura, expertise e práticas. Contudo, nesta pluralidade é que reside a força da atuação interagências, a qual redundando num somatório de conhecimentos na busca de um objetivo comum. Para melhor canalizar esses esforços, foram estabelecidos os Centros retromencionados, de forma a permitir um fórum coordenado que integrasse diferentes pontos de vista e capacidades.

Concebeu-se, assim, o modelo de um *sistema integrado de segurança marítima* no país, composto pelos Centros Regionais e Locais de Segurança Marítima/Fluvial, apoiado, em nível nacional, pelo Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), o qual realiza análises de risco, a consequente classificação do tráfego marítimo de interesse e ligação com centros símeis internacionais.

Neste intento, internacionalmente, acordos com instituições congêneres permitem a cooperação fora das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), ampliando a Consciência Situacional Marítima (CSM) além de nossas fronteiras marítimas, sobre as quais nosso comércio marítimo flui. Assim, tendências e relações que se desenvolvem entre diversos atores, especialmente os que podem se constituir em potenciais ameaças aos nossos navios mercantes, de bandeira ou afretados, em AJB ou no exterior, são acompanhados e analisados com vistas a melhor subsidiar o processo decisório e as ações preventivas.

Dentro desse processo de transformação, os empregos de modernos sistemas de inteligência marítima e de monitoramento, aliados à integração de novos bancos de dados, vêm se constituindo em ferramentas importantes em auxílio aos analistas e operadores, empregados na segurança marítima, tanto nas vertentes de proteção marítima (*maritime security*), quanto de segurança do tráfego aquaviário (*maritime safety*). Neste contexto, alguns projetos de relevância, tal como o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SISGAAZ), agregarão ainda mais valor às atividades de inteligência marítima.

No âmbito das Operações Navais, visando mitigar sua interferência com o tráfego marítimo no interior de uma área de operações ou interesse, ao mesmo tempo buscando aumentar a segurança dos Navios Mercantes no mar, a MB, sob orientação

técnica do CISMAR, vem aprimorando seus procedimentos, bem como adotando modernas doutrinas, como a *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS). Este conceito foi desenvolvido e implementado pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e prevê a interface entre as operações militares e a Marinha Mercante. Esta interface envolve a provisão de cooperação, orientação, aconselhamento e assistência aos Navios Mercantes, contribuindo para sua segurança, enquanto apoia a missão do Comandante.

O NCAGS se distingue, em comparação com outros ambientes de guerra, uma vez que sua força reside no pessoal, com seus conhecimentos, especialidades, experiências e adaptabilidade, em detrimento de plataformas ou equipamentos. Seu emprego é essencialmente flexível. Suas ferramentas e sua estrutura podem ser adaptadas ao vulto da operação, atuando em todo seu espectro, desde os tempos de paz até de crise. Entre seus produtos, destaca-se a orientação, aí incluídos o aconselhamento e a assistência, aos Navios Mercantes, seu procedimento chave, no qual se constitui em um dos principais meios de construção da confiança da Comunidade Marítima nas operações em curso, contribuindo diretamente para a segurança dos navios.

Ressalta-se que, de acordo com a Convenção da Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1974), mais conhecida como Convenção SOLAS, o Comandante do Navio Mercante é sempre o responsável pela navegação segura de seu navio. Assim, a busca da sua cooperação, por meio, por exemplo, desses aconselhamentos e orientações, corrobora com a adequabilidade da doutrina NCAGS ao ordenamento jurídico internacional, bem como sua modernidade.



CONCLUSÃO

Como vimos, as ameaças se apresentam de forma cada vez mais difusa, cujas características de assimetria e evolutivas ensejam uma abordagem mais abrangente para sua compreensão e enfrentamento. Alia-se o fato de que a segurança dos navios que se aproximem ou se afastem dos múltiplos destinos e origens, respectivamente, das exportações e importações brasileiras, bem como os transportes de cabotagem e vias interiores são objetos de especial interesse da Autoridade Marítima.

Nesse sentido, concebeu-se um sistema integrado de segurança marítima no País, nucleado no CISMAR e em diversos Centros de Segurança Marítimo/ Fluvial, capitaneado pela MB e com o concurso das várias agências governamentais, com atribuições adstritas à Segurança Marítima, com o propósito de aprimorar a coordenação e apoio mútuos, em atendimento aos diplomas legais em vigor.

Neste desiderato, constituem-se em sítios apropriados para discussões pluridisciplinares, geograficamente adequados quanto a suas jurisdições de atuação, contribuindo, sobretudo, para a construção da Consciência Situacional Marítima interagência em apoio aos processos decisórios dentro e fora da MB.



Nota:

1 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), criada pela Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, tem sede e fora no Distrito Federal, com personalidade jurídica de Direito Público, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com a qualidade de órgão regulador das atividades portuárias e de transporte aquaviário.

Referências:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Anuário Estatístico 2019**. 2019. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Anu%C3%A1rio-2019-vFinal-revisado.pdf>>. Acessado em: 26 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Transporte Via Cabotagem**. 2020a. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>>. Acessado em: 02 mai. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Transporte Vias Interiores**. 2020b. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>>. Acessado em: 02 mai. 2020.

BRASIL. **Lei Complementar nº 97**, dispõe sobre as normas gerais para Organização, o Preparo e o Emprego das Forças Armadas. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acessado em: 26 abr. 2020.

DECICINO, Ronaldo. Litoral brasileiro - **Costa tem grande importância e deve ser preservada**. 2020. Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/litoral-brasileiro-costa-tem-grande-importancia-e-deve-ser-preservada.htm>>. Acessado em: 02 mai. 2020.

DNIT – DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Hidroviás**. 2019. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidroviás>>. Acessado em: 02 mai. 2020.

EMA – ESTADO-MAIOR DA ARMADA. Doutrina Militar Naval – **EMA-305**. Brasília, 2017.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Safety of Life at Sea**. 1974. Disponível em: <<https://www.ifrc.org/docs/idrl/I456EN.pdf>>. Acessado em: 28 abr. 2020.

LIRA, Bruno Carneiro. **O Passo a Passo do Trabalho Científico**. Petrópolis: Vozes, 2014.