

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) MARCELO BARRIOS LUCIO

SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO:

**A importância da inspeção naval no transporte fluvial de
passageiros na região norte do Brasil**

Rio de Janeiro

2024

CC (T) MARCELO BARRIOS LUCIO

**SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO:
A importância da inspeção naval no transporte fluvial de
passageiros na região norte do Brasil**

Monografia apresentada à Escola de
Guerra Naval, como requisito parcial para
a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CF (RM1) Cláudio Luiz de Lima
Martins

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2024

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todas as pessoas que me ajudaram a tornar um sonho em realidade, em especial a minha família que tanto amo e razão de todo meu esforço e dedicação.

À minha esposa Andressa, companheira fiel e guerreira, que soube com sua empatia, formação profissional e acadêmica, acalmar minha ansiedade e angústia.

Aos meus filhos Alessandra e netinho Matteo, Marcelo Júnior e netinho que nascerá em breve, a Monique que tanto me ajuda nos cuidados com seu irmão Felipe, autista e ambos com um imenso coração, ao Rafael e Mariana, que em fase de estudos ainda, presenciaram meus dias de intenso estudo e dedicação, servindo de exemplo e determinação.

Aos meus pais que já não se encontram mais neste plano, em especial para minha tão amada mãe Gladis, que partiu para o Reino de Deus em abril deste ano, e que esteve presente em todos os momentos especiais da minha vida, na minha carreira naval, cursos, promoções e assunção de cargos. Embora não esteja aqui fisicamente, sei que está feliz por mim e por mais essa conquista. Te amo, mãe!

Aos meus amigos que mesmo distantes, ajudaram-me em tudo que precisei, sempre solícitos e gentis.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus, criador do Céu e da Terra, e de tudo que existe neste Mundo, e que me presenteou com a dádiva da vida.

Ao meu orientador Comandante Lima Martins pelas sábias orientações, seguras e precisas, bem como a paciência, cordialidade e amizade que sempre teve no trato comigo.

A Comandante Chiara que é a nossa referência no C-Sup, sempre disponível, alegre, com um ótimo astral, que nos animou, incentivou e com o seu jeito peculiar, carinhoso e respeitoso, cativou facilmente cada aluno.

Ao SO Rodrigues pela ajuda e disponibilidade, sempre pronto para tirar dúvidas e sanar os problemas que surgiram.

A todos Oficiais instrutores, da ativa e da reserva, que ministraram as aulas, passando o conhecimento, tirando as dúvidas e ampliando nossos horizontes para uma nova perspectiva de futuro.

A todos militares da EGN e convidados, que embora não tenham aparecido diretamente durante o curso, empenharam-se para a realização do C-Sup 2024 e desta monografia, tornando-a possível.

Ao meu antigo Chefe de Gabinete CMG Alexandre Borges pela ajuda e orientação, e ao meu atual CHEGAB CMG Cesar Prudêncio que muito me ajudou, com sua orientação, experiência e paciência durante esse trabalho.

Aos meus subordinados e amigos pela ajuda, paciência, compreensão e amizade.

Aos meus amigos CSupianos que juntos, enfrentamos diversas provas, momentos de cansaço e irritação, de conquistas e ensinamentos, de toda abdicção necessária pela conjuntura dos estudos, de todos os feedbacks que mantivemos, um ajudando o outro, sem largar a mão dos mais necessitados, sempre com foco e certos do sucesso.

Gratidão imensa a todos os senhores e senhoras.

O poder do conhecimento não está apenas em saber o que é, mas em compreender o que pode ser. Ele permite enxergar além do óbvio e transforma a imaginação em realidade.

Autor desconhecido.

RESUMO

O estudo que se pretende nesta monografia tem como objetivo principal analisar a importância da Inspeção Naval no transporte fluvial de passageiros na região Norte do Brasil, com ênfase nos estados do Amazonas e do Pará. A pesquisa trata sobre a relevante tarefa exercida pela Marinha do Brasil na busca e propagação da segurança aquaviária, bem como na fiscalização das embarcações que trafegam pelas diversas vias navegáveis da região norte, definida pelo imenso território e complexa hidrografia. A pesquisa aponta para a magnitude territorial brasileira, com especial enfoque nas suas proporções internas e no vasto litoral costeiro, bem como da imensa e complexa rede hidrográfica, que abriga aproximadamente um terço da água doce do continente americano. Destarte o imenso tamanho de suas vias navegáveis e a relevância do transporte fluvial para o traslado de pessoas e o escoamento de mercadorias, a missão da Marinha é fundamental para garantir a plena segurança e o cumprimento das normas e regulamentos obrigatórios, nos rios e afluentes de toda região. No tocante à metodologia, o estudo ora iniciado, adota uma abordagem qualitativa, baseada em análises documentais existentes de legislações, resoluções e normas, as quais cito: a Lei e o Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário; as Resoluções da Agência Nacional de Transporte Aquaviário; as Normas da Autoridade Marítima, que disciplinam o transporte fluvial e as atividades de inspeção naval. O ponto focal incide na missão da Marinha do Brasil, com ênfase na fiscalização e no gerenciamento das atividades de navegação, e de forma correlata e intrínseca, na salvaguarda da vida humana e na prevenção de acidentes, principalmente em locais remotos e de difícil acesso. Os dados obtidos no estudo confirmam o pleno êxito e a significativa atuação da Marinha, na nobre e intensa tarefa em prover a segurança do tráfego aquaviário, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), das Patrulhas Navais (PN) e das Inspeções Navais (IN). Adicionalmente, são verificadas e pontuadas em detalhes, as atividades das Capitânias dos Portos, Delegacias e Agências da Marinha, garantidoras pela integridade e na correta condução das embarcações, de forma segura, em toda extensão navegável da região Norte. O estudo aponta que, a atuação e dedicação da Marinha, embora seja de relevante importância para o transporte fluvial de passageiros, ainda assim, permite a possibilidade de inserção e melhorias na fiscalização que devem ser abordadas, especificamente em regiões de difícil acesso. Sugere-se, assim, a atualização, com foco na melhoria, das atividades

regulatórias e das fiscalizações, enfatizada no aumento da eficiência do transporte fluvial na região Norte do Brasil.

Palavras-chave: Inspeção Naval, Marinha do Brasil, Transporte Fluvial, Segurança Aquaviária, Região Norte.

ABSTRACT

WATER TRAFFIC SAFETY: The importance of naval inspection in river passenger transport in the Northern region of Brazil

The study intended in this monograph has as its main objective to analyze the importance of Naval Inspection in river passenger transport in the Northern region of Brazil, with emphasis on the states of Amazonas and Pará. The research deals with the relevant task carried out by the Brazilian Navy in the search and propagation of waterway safety, as well as in the inspection of vessels that travel through the various waterways of the northern region, defined by the immense territory and complex hydrography. The research points to the Brazilian territorial magnitude, with special focus on its internal proportions and the vast coastal coastline, as well as the immense and complex hydrographic network, which houses approximately a third of the fresh water on the American continent. Given the immense size of its waterways and the relevance of river transport for the transfer of people and the flow of goods, the Navy's mission is fundamental to guarantee full safety and compliance with mandatory rules and regulations in the rivers and tributaries of whole region. Regarding methodology, the study now initiated adopts a qualitative approach, based on existing documentary analyzes of legislation, resolutions and standards, which I cite: the WaterTraffic Safety Law and Regulation; the Resolutions of the National Waterway Transport Agency; the Maritime Authority Standards, which govern river transport and naval inspection activities. The focal point focuses on the mission of the Brazilian Navy, with an emphasis on monitoring and managing navigation activities, and in a related and intrinsic way, on safeguarding human life and preventing accidents, especially in remote and difficult to access locations. The data obtained from the research confirm the complete success and significant performance of the Navy, in the noble and intense task of providing the safety of waterway traffic, through the Directorate of Ports and Coasts (DPC), the Naval Patrols (PN) and the Inspections Naval (IN). Additionally, the activities of the Port Captaincies, Police Stations and Navy Agencies are verified and scored in detail, guaranteeing the integrity and correct conduct of vessels, in a safe manner, throughout the entire navigable area of the North region. The study points out that the Navy's performance and dedication, although it is of relevant importance for river passenger transport, still allows the possibility of insertion and improvements in

inspection that must be addressed, specifically in regions that are difficult to access. It is therefore suggested to update, with a focus on improving, regulatory activities and inspections, focused on increasing the efficiency of river transport in the Northern region of Brazil.

Keywords: Naval Inspection, Brazilian Navy, River Transport, Waterway Safety, Northern Region.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 -	Região Norte, rios e afluentes.....	...18
FIGURA 2 -	Tipos de Embarcações Região Norte.....	...22
FIGURA 3 -	Camarote, redes e poltronas.....	...23
FIGURA 4 -	Mapa Sensitivo.....	...26

LISTA DE TABELA

TABELA 1 -	Valor das multas recebidas nos anos de 2022 e 2023 na área de jurisdição do Com9ºDN	29
------------	---	--------

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	-	Acre
AFTA	-	Ação de Fiscalização do Tráfego Aquaviário
AG	-	Agência
AM	-	Amazonas
ANTAQ	-	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AP	-	Amapá
AVA	-	Ambiente Virtual da Aprendizagem
BA	-	Bahia
CDA	-	Capitania, Delegacia, Agência
CHA	-	Carteira de Habilitação de Amador
CIAGA	-	Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
CIR	-	Caderneta de Inscrição e Registro
CM	-	Comandante da Marinha
CNRH	-	Conselho Nacional de Recursos Hídricos
COM9ºDN	-	Comando do 9º Distrito Naval
CON	-	Comando de Operações Navais
CP	-	Capitania dos Portos
CRFB	-	Constituição da República Federativa do Brasil
CTS	-	Carteira da Tripulação de Segurança
DF	-	Distrito Federal
DL	-	Delegacia
DN	-	Distrito Naval
DNIT	-	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DPC	-	Diretoria de Portos e Costas
EAD	-	Ensino a Distância
ECA	-	Estatuto da Criança e do Adolescente
EGN	-	Escola de Guerra Naval
ESPOC	-	Estágios Preparatórios para Oficiais
ESPRAC	-	Estágios Preparatórios para Praças
ETN	-	Estabelecimentos de Treinamento Náutico
IBGE	-	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IN	-	Inspeção Naval
LESTA	-	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MB	-	Marinha do Brasil
MS	-	Mato Grosso do Sul
NORMAM	-	Normas da Autoridade Marítima
NORTEC	-	Normas Técnicas
OM	-	Organização Militar
PA	-	Pará
PN	-	Patrulha Naval
RJ	-	Rio de Janeiro
RLESTA	-	Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
RM2	-	Reserva da Marinha 2ª Classe
RN	-	Rio Grande do Norte
RO	-	Rondônia
RR	-	Roraima
RS	-	Rio Grande do Sul
SFV	-	Sistema Federal de Viação
SISAUTO	-	Sistema de Auto de Infração
SISGEMB	-	Sistema de Gerenciamento de Embarcações da Marinha
SISPEL	-	Sistema de Provas Eletrônicas
SP	-	São Paulo
SSTA	-	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
STA	-	Segurança do Tráfego Aquaviário
TIE	-	Título de Inscrição de Embarcações
TO	-	Tocantins

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
2	A REGIÃO NORTE BRASILEIRA.....	18
2.1	O TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS.....	21
3	SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO.....	24
3.1	A ATIVIDADE DE INSPEÇÃO NAVAL – IN.....	27
3.2	ESTÁGIOS E ADESTRAMENTOS.....	30
3.3	PLANEJAMENTO DA IN.....	31
3.4	COMPOSIÇÃO DAS EQUIPES DE IN.....	32
3.5	A AÇÃO DE FISCALIZAÇÃO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO – AFTA.....	32
4	ÓRGÃOS FISCALIZADORES E REGULADORES.....	35
4.1	A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ.....	35
4.2	O ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE – ECA.....	36
4.3	O CONSELHO TUTELAR.....	37
5	O DEVER DE AGIR E SUAS RESPONSABILIDADES.....	37
5.1	A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.....	38
5.2	O ESTATUTO DOS MILITARES.....	38
5.3	SITUAÇÕES INÓSPITAS E ADVERSAS.....	39
6	CONCLUSÃO.....	41
	REFERÊNCIAS.....	44

1 INTRODUÇÃO

O Brasil possui dimensões territoriais de grandes proporções (8.515.759 Km²), e, segundo dados do Anuário Estatístico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019) é margeado por um litoral costeiro de 10.959 km banhado pelo Oceano Atlântico. Além disso, seus rios e afluentes, com suas bacias hidrográficas, detêm um terço das águas superficiais do continente americano e 15% do total da água doce existente no mundo, conforme Marques (2024).

Dessa forma, com o intuito de controlar e coordenar de forma eficaz as bacias hidrográficas, a Divisão Hidrográfica Nacional, instituída pelo Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH), estabeleceu doze regiões hidrográficas brasileiras: Amazônica, Atlântico Leste, Sul, Sudeste, Nordeste Ocidental, Nordeste, Tocantins-Araguaia, Parnaíba, São Francisco, Paraguai, Paraná e Uruguai (BRASIL, 1997).

Os principais rios do Brasil são: Amazonas, Madeira, Xingu, Tocantins, Araguaia, São Francisco, Parnaíba e Paraguai.

Diante da imensidão do território brasileiro e das vias navegáveis, seja pelo transporte de cargas em geral ou de passageiros, a presença da Marinha do Brasil é de suma importância para a sociedade brasileira, com suas atribuições definidas conforme a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), na defesa da Pátria; garantia dos poderes constitucionais; e na manutenção da lei e da ordem. Além disso, essa atuação é realizada de forma subsidiária, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), das Patrulhas Navais (PN) e das Inspeções navais (IN), executadas pelas Organizações Militares (OM), que fazem parte do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Essas organizações são as Capitânias dos Portos (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), com a missão de prover a segurança do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.

Assim, as questões de pesquisa a serem respondidas no trabalho referente à Segurança do Tráfego Aquaviário são: qual a importância da inspeção naval na fiscalização do transporte fluvial de passageiros na região norte, especificamente nos estados do Amazonas e do Pará? Existem situações que exigem uma reflexão da sociedade, da comunidade ribeirinha, dos órgãos e instituições, da comunidade náutica da região e da própria Marinha do Brasil, que devam ser analisadas, modificadas, corrigidas ou acrescentadas?

O presente trabalho tem como objeto de pesquisa, a Inspeção Naval no transporte fluvial de passageiros na região norte do Brasil, com foco nos estados do Amazonas e Pará.

Considerando a vasta malha hidrográfica da região e a importância das vias fluviais para o deslocamento de pessoas e mercadorias, este estudo busca analisar o papel da Marinha do Brasil na fiscalização e segurança do tráfego aquaviário, com vistas à prevenção de acidentes e proteção da vida humana.

Para atingir os objetivos propostos, a metodologia empregada foi de caráter qualitativo, utilizando a análise documental da Lei (LESTA) e do Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA), das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) que regulam o transporte fluvial e as atividades de Inspeção Naval, bem como as Resoluções e a atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O objetivo geral deste trabalho é analisar a importância da Inspeção Naval no transporte fluvial de passageiros na região norte do Brasil, com especial atenção para o papel desempenhado pela Marinha do Brasil na promoção da segurança aquaviária e na fiscalização das embarcações. Busca-se também identificar possíveis lacunas no sistema de fiscalização e sugerir melhorias para o aprimoramento das práticas regulatórias.

Dessa forma, este trabalho está estruturado em seis capítulos sendo a Introdução, seguida do 2º capítulo, no qual abordar-se-ão as características da região norte do Brasil e as particularidades do transporte fluvial de passageiros; no 3º capítulo abordar-se-á a estrutura das atividades da Segurança do Tráfego Aquaviário, com as particularidades da Inspeção Naval, os estágios obrigatórios e os adestramentos, os planejamentos das IN, a composição das equipes de IN com suas limitações e a Ação de Fiscalização do Tráfego Aquaviário (AFTA); no 4º capítulo abordar-se-ão os órgãos fiscalizadores e reguladores, detalhando a finalidade, missão e responsabilidade da Agência Nacional do Tráfego Aquaviário (ANTAQ), do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) e dos Conselhos Tutelares, correlacionando-os com as atividades do Transporte Fluvial de Passageiros; no 5º capítulo abordar-se-á a temática do dever de agir e suas responsabilidades com um breve resumo sobre a Administração Pública e do Estatuto dos Militares, e concatenar com as atividades de Inspeção Naval no Transporte Fluvial de Passageiros, bem como as situações inóspitas e adversas

que ocorrem diariamente, no que tange à Segurança do Tráfego Aquaviário; por último, será apresentada a conclusão da pesquisa.

2 A REGIÃO NORTE BRASILEIRA

Para se ter a noção da importância da Inspeção Naval no transporte de passageiros na região Norte do Brasil, especificamente no estado do Amazonas, é necessário demonstrar as particularidades da região Norte brasileira, a navegação interior e o transporte fluvial de passageiros, bem como as legislações existentes, os órgãos competentes e suas áreas de responsabilidade, que é o objetivo primordial deste capítulo.

Nesse contexto, apresenta-se inicialmente, uma explicação sobre a Região Norte Brasileira e, posteriormente, o Transporte Fluvial de Passageiros.

Constituída por sete estados: Acre (AC), Amapá (AP), Amazonas (AM), Pará (PA), Rondônia (RO), Roraima (RR) e Tocantins (TO), a região norte é a maior entre as regiões brasileiras, conforme demonstrado na Figura 1.

Figura 1 – Região Norte, rios e afluentes



Fonte: Geomapas (2024). Disponível em: <http://www.geomapas.com.br/nossos-produtos/ref.-033-61-regiao-norte-do-brasil-agenda-033-61.html>

De acordo com Marques (2024), dentre os diversos rios que banham o norte brasileiro, o rio Amazonas é o segundo maior do mundo, o maior da região e do mundo em volume de água, com a sua nascente no rio Apurímac, localizada na encosta do Nevado Mismi, na Cordilheira dos Andes, no Peru, a uma altitude de 5.600 metros acima do nível do mar.

Ainda segundo Marques (2024), o rio Amazonas recebe vários nomes e diversos afluentes no Peru, e recebe o nome de Solimões na fronteira do Brasil, no município de Tabatinga (AM), quando ao longo de seu percurso, encontra o rio Negro, próximo da cidade de Manaus, e já com o nome de Amazonas, deságua no estado do Pará, atingindo o oceano Atlântico. Possui uma dimensão de 6.992 quilômetros de comprimento, sendo 3.165 deles em território brasileiro, e é abastecido por cerca de 1.100 afluentes em seu percurso.

O rio Amazonas e seus afluentes, são do tipo planície¹, navegáveis, o que é de suma importância para a população, utilizando-o como via de locomoção. Possui a largura média de cinco quilômetros, e em certos lugares do rio, torna-se impossível de enxergar a margem oposta, por causa da curvatura superficial terrestre, e no ponto em que mais se contrai, o estreito de Óbidos², a largura diminui para 1,5 km, com profundidade de 100 metros.

Com seus afluentes, constitui a calha do Amazonas e suas subdivisões das bacias hidrográficas, com as calhas do Rio Negro, Juruá, Purus, Alto Solimões, Madeira, rios Negro e Solimões, Baixo Amazonas, Médio Amazonas e do Triângulo.

Dentre as nove regiões hidrográficas brasileiras estabelecidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), a Região Hidrográfica Amazônica corresponde a 45% do território brasileiro e banha os estados do Amazonas, Acre, Amapá, Pará, Rondônia e Roraima, e o estado do Mato Grosso, no centro-oeste (BRASIL, 2001).

Conforme a Equipe do site Toda Matéria (2024), a região hidrográfica da Amazônica é formada por córregos, restingas, praias, igarapés, matas inundadas, lagos de várzea, e dessa forma, além do rio Amazonas, muitos rios caudalosos que

¹ Rio do tipo planície – grande área geográfica com pouca ou raramente nenhum tipo de variação de altitude, como um deserto ou um pântano. Podem ser classificadas em planícies fluviais, quando um rio é responsável por sua formação (WIKIPÉDIA, 2024).

² O Estreito de Óbidos, localizado no município de Óbidos, Pará, é o trecho mais estreito e profundo do rio Amazonas, sendo fundamental para o controle do fluxo de água e a navegação fluvial.

formam a Bacia Amazônica como o Negro, Solimões, Madeira, Trombetas, Purus, Tapajós, Branco, Javari, Juruá, Xingu, Japurá e Iça.

Devido a sua importância para a navegação interior, seja pelo transporte de passageiros ou de cargas, será abordada de forma resumida as características dos rios mencionados, por ser fator preponderante de estudo, a fiscalização e controle.

Assim, o rio Negro, conhecido por suas águas escuras, é um dos maiores afluentes do rio Amazonas, nasce na Colômbia com o nome de rio Guainía, e entra no Brasil pela localidade de Cucuí, distrito de São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas, e após passar por Manaus, une-se ao rio Solimões, e em consequência dessa união, o Solimões passa a ser chamado Rio Amazonas. Possui cerca de 720 km navegáveis acima de sua foz e anualmente sofre a influência do degelo dos Andes com a estação das chuvas na região Amazônica, com a cheia do rio, impactando bruscamente no nível máximo, entre os meses de junho e julho, coincidindo com o verão amazônico.

Na estação seca, que se inicia em agosto e dura até meados de novembro, o nível do rio pode chegar a ter um mínimo de 1 metro de profundidade com a formação de diversos bancos de areia, com a limitação da navegação ou até a interrupção de alguns trechos e destinos. Esse fenômeno de cheia e seca do nível do rio atinge todos os rios da bacia Amazônica, anualmente. Fato curioso e interessante é que, em Manaus, a mais de cem anos, a máxima do rio Negro é registrada no porto de Manaus, por meio de um quadro, com a marcação em metros e o ano, e a maior marca registrada foi de 30,02 metros no ano de 2021.

O rio Solimões é um curso d'água que banha os municípios do estado do Amazonas, com 1.700 km de extensão a partir de sua nascente no Peru, com o nome original de Marañón, e possui como afluentes, dentre outros, os rios Purus e Japurá. Com suas águas de coloração de areia e temperatura elevada em comparação ao rio Negro, formam o fenômeno conhecido como o encontro das águas, pelo fato de não se misturarem, por motivo de temperatura, acidez e correntes fluviais. Sua profundidade varia de 6 metros a 20 metros, sendo utilizado como via de transporte fluvial de passageiros e de carga, de extrema importância para a região, haja vista possuir extensos trechos navegáveis, além de abastecer milhões de pessoas com suas águas (GUITARRARA, 2024).

O rio Madeira banha os estados de Rondônia e do Amazonas, possui uma extensão aproximada de 3.315 km, e mantém a 17ª posição do mundo em dimensão.

Sua nascente é na Cordilheira dos Andes, na Bolívia, com o nome de rio Beni, e se encontra com o rio Mamoré-Guaporé em direção ao norte, onde, recebe o nome de rio Madeira, pelo fato de que, nos períodos de chuvas, as águas sobem e inundam grandes partes da planície florestal, carregando ao longo do rio, troncos e restos de madeiras das florestas, no qual, se requer que a navegação fluvial seja bastante atenta, a fim de evitar os constantes acidentes de embarcações com troncos e madeiras.

Segundo o censo (IBGE, 2022) o estado do Amazonas possui uma população de 3.941 milhões de pessoas e um total de 62 municípios, todos banhados por rios.

A navegação interior é bastante utilizada, dado a ausência e restrição de estradas. Considerando as particularidades da região, os rios são as estradas dos ribeirinhos, sendo as embarcações fluviais, o principal meio de locomoção da população

De acordo com uma análise recente publicada na Semana Acadêmica (2024), o transporte é fundamental para a economia brasileira, o qual desempenha um importante papel e de extrema relevância para a fluidez de quantidades consideráveis de mercadorias a distâncias longínquas. Isso se deve às vantagens expressivas desse modal, como baixos custos e impacto ambiental reduzido, comparado a outros meios de transporte.

Sendo assim, é imprescindível que haja fiscalização rigorosa e presente na região, orientando, coibindo práticas nocivas e proibidas, além de educar e informar os usuários sobre as normas de navegação.

2.1 O Transporte Fluvial de Passageiros

A região norte, com suas peculiaridades, conforme já mencionada, é limitada a poucas vias rodoviárias, pavimentadas e com acesso a demais localidades. Assim, o modal de transporte mais utilizado são as embarcações, sejam elas por rabetas, motorizadas de fundo chato e bastante utilizada no transporte rápido de pessoas e pequenas cargas nos rios e igarapés; catraias, pequenos barcos a remo utilizadas para a locomoção de curtas distâncias, em áreas de várzea e pequenos igarapés; voadeiras, barcos rápidos e pequenos, com motores potentes, utilizadas no transporte de passageiros em percursos rápidos pelos rios da região, além das embarcações de esporte e recreio (lanchas, iates), de transporte de passageiros ou carga (navios de

linha), as lanchas expressas (ajato) e as balsas que transportam além das cargas, passageiros, conforme demonstrado na Figura 2.

Figura 2 – Tipos de Embarcações Região Norte



Fonte: O Autor

Ainda, as pessoas que utilizam do transporte fluvial de passageiros, após a escolha pelo tipo de embarcação a ser utilizada, outros fatores estão diretamente envolvidos, como o valor das passagens, a duração da viagem, as linhas existentes (percurso), os dias e horários disponíveis, as vagas existentes (lotação).

Outro fator de grande relevância são as viagens entre os estados do Norte, que demandam uma maior logística, tanto das embarcações quanto dos próprios passageiros, envolvendo alimentação, locais adequados para os passageiros, seja em poltronas, redes ou camarotes, conforme demonstrado na Figura 3.

Como exemplo, cito o percurso Manaus (AM) X Belém (PA), de barco, com período médio da duração da viagem de cinco a seis dias (descendo o rio) e de seis a sete dias no sentido contrário Belém (PA) X Manaus (AM), (subindo o rio), fator substancial em virtude da corrente do rio.

Independente do sentido da viagem, seja Manaus (AM) X Belém (PA) ou vice-versa, normalmente ocorre a parada nos seguintes municípios: Breves (PA), Gurupá (PA), Almeirim (PA), Prainha (PA), Monte Alegre (PA), Santarém (PA), Óbidos (PA) e Parintins (AM).

Tal fato, cabe mencionar que essas viagens de longa duração, realizam paradas em municípios onde ocorrem embarques e desembarques de passageiros e de carga, comum na região.

Figura 3 – Camarote, redes e poltronas



Fonte: O Autor

Também, não menos importante e de grande impacto no transporte fluvial de passageiros, é o fenômeno natural das cheias e vazantes dos rios ligados diretamente ao regime de chuvas da Amazônia, onde anualmente entre os meses de dezembro a maio, os rios e seus afluentes recebem grandes volumes de água, com inundações de áreas, ruas, rios e seus afluentes. De modo inverso, a vazante acontece na estação seca, entre os meses de junho e novembro, com a diminuição significativa do nível dos rios, e dependendo do nível da vazante, compromete a navegação interior de modo geral, pelo surgimento de bancos de areia, estreitamento dos rios e pela

diminuição no nível do rio, com o encalhe de várias embarcações, onde muitas comunidades ficam isoladas por falta de acesso.

Dessa forma, na estação de cheia dos rios, em alguns trajetos, surgem atalhos nos rios diminuindo a duração das viagens das embarcações, fator positivo e econômico. Entretanto, na estação vazante, o cenário é inverso, com grandes impactos negativos na região, seja social e econômico, pelo fato da navegação ficar restrita, aumentando os valores dos custos, com maior duração em fazer o mesmo trajeto enquanto na estação cheia, além de que, em algumas situações extremas, a navegação fica interrompida a embarcações maiores.

3 SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO – STA

Inicialmente, para efeito de conhecimento e esclarecimento do assunto a ser abordado, é primordial que se defina alguns conceitos das atividades peculiares da segurança do tráfego aquaviário, por tratar-se de uma atividade totalmente alheia às demais desempenhadas pelos militares em outras OM da Marinha, sejam em navios ou em Terra.

O militar da Marinha do Brasil, independente do posto ou graduação, por mais conhecimento e experiência que possua, estará diante de um cenário totalmente peculiar e desconhecido, com novas expectativas, desafios e uma vasta quantidade de normas, procedimentos, leis afetas diretamente ao STA, que não são utilizadas nas atividades diárias daqueles que não fazem parte das OM das Capitânicas, Delegacias e Agências (CDA).

Conforme será abordado mais adiante, todos os militares designados para servirem nas OM do CDA deverão, obrigatoriamente, realizar os Cursos e Estágios, nos quais ampliarão seus conhecimentos sobre essa nova atividade.

Dessa forma, a Autoridade Marítima (AM) é exercida pelo Comandante da Marinha (CM) e delegada aos Comandantes dos Distritos Navais (DN) e ao Diretor de Portos e Costas (DPC), que através das Capitânicas (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), executam as atividades subsidiárias de Inspeções Navais (IN).

Atualmente a Marinha do Brasil (MB) possui nove Distritos Navais distribuídos pelo Brasil ocupando todo o território brasileiro, a saber: Comando do 1º Distrito Naval, com sede no Rio de Janeiro (RJ) e responsável por toda área compreendida dos

Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais; Comando do 2º Distrito Naval, com sede em Salvador (BA) e com área de atuação nos Estados da Bahia e Sergipe; Comando do 3º Distrito Naval, com sede em Natal (RN) e atuando na área dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Ceará; Comando do 4º Distrito Naval, com sede em Belém (PA), com área de atuação nos Estados do Pará, Amapá, Maranhão e Piauí; Comando do 5º Distrito Naval, com sede em Rio Grande (RS), responsável por toda área compreendida do Estado do Rio Grande do Sul; Comando do 6º Distrito Naval, com sede em Ladário (MS), atuando na área do Estado do Mato Grosso do Sul; Comando do 7º Distrito Naval, com sede em Brasília (DF), com área de atuação no Distrito Federal e no Estado de Goiás; Comando do 8º Distrito Naval, com sede em São Paulo (SP), atuando nos Estados de São Paulo, Paraná e parte do Mato Grosso do Sul; e finalizando, o Comando do 9º Distrito Naval, com sede em Manaus (AM), atuando nos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima.

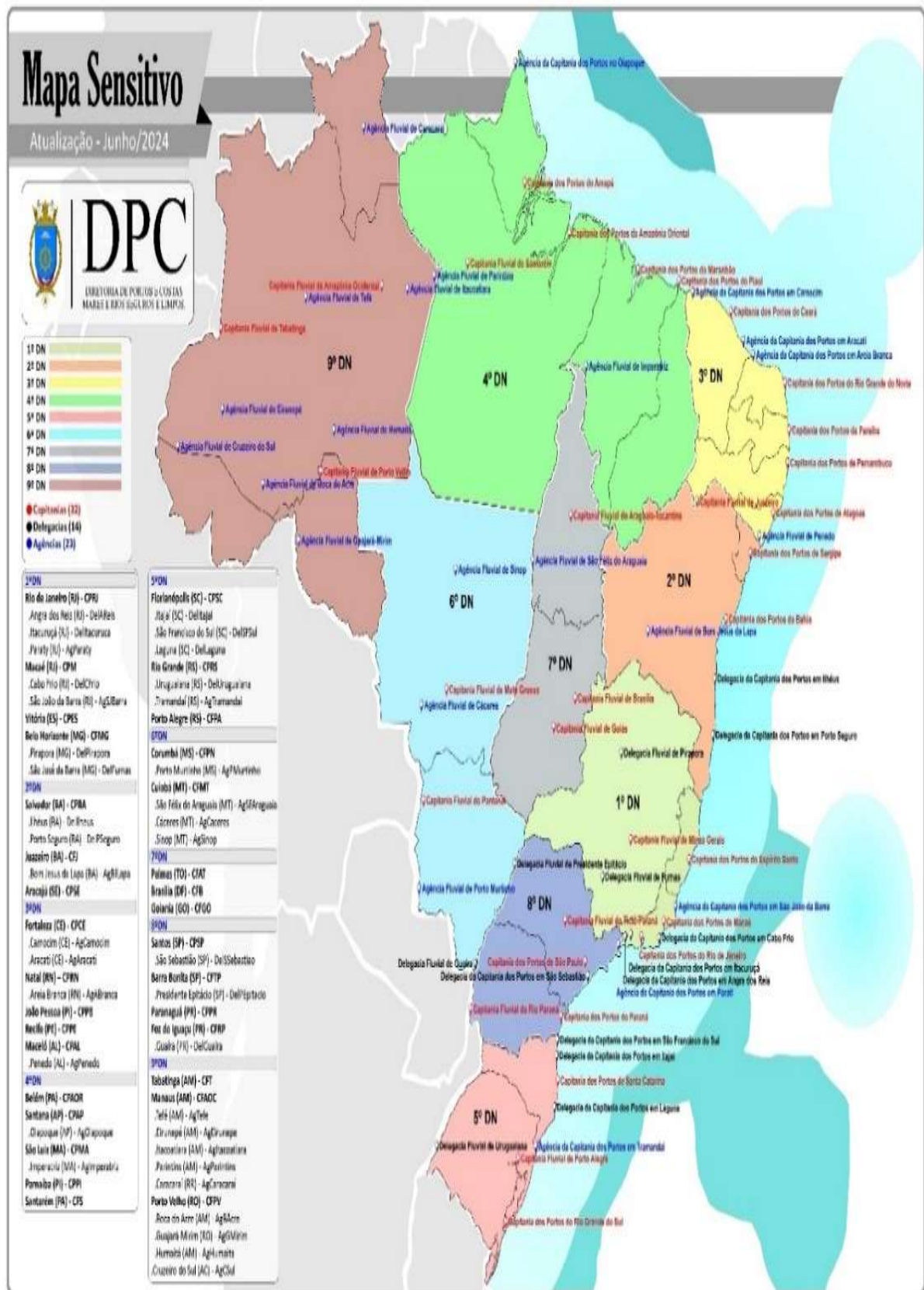
Diante da complexidade das ações da segurança do tráfego aquaviário, bem como da imensa área marítima de responsabilidade da Marinha do Brasil, incluídos os rios, lagos e afluentes, os Distritos Navais contam com diversas Organizações Militares (OM) subordinadas diretamente, num total de 32 Capitânicas, 14 Delegacias e 23 Agências, que de forma estratégica para o desenvolvimento e cumprimento das tarefas, tem a missão de auxiliar e executar a realização das Inspeções Navais (IN), como demonstrado na Figura 4.

A Segurança do Tráfego Aquaviário trata de todo tráfego aquaviário em águas brasileiras, para todas as embarcações de bandeira nacional, com exceção dos navios de guerra, aos tripulantes, passageiros nelas embarcados, mesmo que além dos limites marítimos, respeitada a soberania nacional da localidade em que se encontrar (Brasil, 1997).

Conforme o Sistema de Gerenciamento de Embarcações (SIGEMB)³, de acesso aos militares credenciados e servindo nas OM do CDA, na área de responsabilidade do Comando do 9º Distrito Naval, existe a quantidade de 58.173 embarcações, compreendendo as do tipo de Esporte e Recreio, de Transporte de Passageiros, de Carga e outras, todas sob a jurisdição daquele Distrito Naval.

³ Sistema de Gerenciamento de Embarcações (SIGEMB) é um programa digital exclusivo de uso das Capitânicas, Delegacias e Agências, sob a coordenação da Diretoria de Portos e Costas, que visa controlar, supervisionar e registrar todas as embarcações no território brasileiro.

Figura 4 – Mapa Sensitivo



Fonte: DPC (2024)

3.1 A Atividade de Inspeção Naval – IN

Com base na Lei nº 9537/97 e com o intuito de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, bem como dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, a Inspeção Naval (IN) é uma atividade de cunho administrativo, destinada à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio, regulamentada pela Norma da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval - NORMAM-301 (Brasil, 2023).

Dessa forma, as atividades de inspeção naval estão alicerçadas em três segmentos imutáveis, como a salvaguarda da vida humana, que tem por objetivo a redução dos riscos de incidentes, como naufrágios, incêndios ou colisões, e garantir em caso de urgência ou emergência, que todas as pessoas a bordo sejam resgatadas de maneira correta, eficaz e segura, bem como que existam a bordo todos os equipamentos de salvatagem, sejam os botes e coletes salva-vidas, e extintores de incêndio. Outro segmento imutável é a segurança da navegação que tem por objetivo o fiel cumprimento de todos os requisitos necessários para navegar sem problemas, a fim de evitar qualquer tipo de acidente com a embarcação, seja por encalhe, colisão, falha dos diversos sistemas de navegação existentes, inclusive o pleno funcionamento do motor sem avarias e da própria estrutura da embarcação, mantendo em perfeitas condições e, assim, garantir que as operações marítimas e a navegação interior transcorram de forma segura e ordenada. O terceiro segmento, tão importante quanto os outros dois, diz respeito à prevenção da poluição ambiental que através de um conjunto de ações, normas e procedimentos, tem como objetivo evitar que as embarcações causem danos ao meio ambiente, aos ecossistemas marinhos e costeiros, seja por meio do tratamento de esgoto, descarte do lixo e até a separação de resíduos perigosos.

Inicialmente, a ação de IN tem como meta esclarecer, corrigir e ensinar toda comunidade ribeirinha, comandantes de embarcações e tripulação, passageiros e proprietários de embarcações, sobre as práticas, regras, normas, orientações e documentação referentes ao STA.

Quando não há uma resposta positiva à ação educativa, principalmente tratando-se de infratores reincidentes e contumazes, ocorrerá a autuação e a

consequente aplicação das penalidades e medidas administrativas, previstas na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) e no Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA) (BRASIL, 1997).

Dessa forma, detectada alguma situação que esteja em desacordo com as normas e legislações, a equipe de IN efetuará o procedimento administrativo iniciado pelo auto de infração da embarcação e/ou do comandante, assegurado o contraditório e a ampla defesa, com o prazo de 15 dias úteis, contados a partir do seu recebimento, para apresentar a presente defesa, sem a necessidade de constituir advogado, o qual, de posse da cópia do auto de infração realizará de próprio punho a defesa, com o relato do fato gerador e as providências realizadas. Caso abdique desse direito de defesa, será considerado revel com o prosseguimento do processo administrativo.

Com o fito de melhor entendimento, a plataforma Sistema de Auto de Infração (SISAUTO)⁴, desenvolvida pela DPC, administra e automatiza todo o processo de emissão, controla e acompanha os diversos autos de infração, de forma on-line, e através dos militares lotados nas CDA, devidamente cadastrados e aptos para manusear o SISAUTO, onde registram diariamente as infrações que ocorreram durante a IN.

Cabe ressaltar que o processo é iniciado fisicamente, com o lançamento em formulário próprio, de todos os dados da embarcação, incluindo a identificação do condutor com sua documentação de habilitação, seja a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) ou a Carteira de Habilitação de Amador (CHA), bem como o dia e horário do incidente, e a descrição detalhada da infração cometida, correlacionada com o artigo do RLESTA⁵, além da identificação da Autoridade competente presente e de duas testemunhas que são as praças da IN.

Assim, decorridos os 15 dias para a apresentação da defesa, a Autoridade competente, terá até 30 dias para analisar os fatos, a infração cometida e a defesa apresentada, e procederá o julgamento, com a sua decisão fundamentada de acordo com o seu entendimento e, valor da multa. Após o julgamento, o infrator poderá

⁴ Sistema de Auto de Infração (SISAUTO) é um programa digital exclusivo de uso das Capitânicas, Delegacias e Agências, sob a coordenação da Diretoria de Portos e Costas, que visa controlar, supervisionar e registrar todas penalidades, infrações e multas aplicadas às embarcações, proprietários, condutores e tripulação.

⁵ O Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA) possui 33 artigos, sendo 17 exclusivos à incidência de infrações cometidas.

recorrer da decisão em instância superior, seja com o titular da OM em que ocorreu o evento ou com a Autoridade competente superior da cadeia de comando.

Conforme demonstrado na Tabela 1, os dados obtidos na plataforma SISAUTO (2024), nos anos de 2022 e 2023, na área de jurisdição do Com9ºDN, totalizou o montante de R\$ 3.276.763,33 e R\$ 4.347.175,95 respectivamente, oriundo das multas aplicadas e pagas, pelas embarcações, que embora tenham sido orientadas diuturnamente, ainda persistiram em cometer erros e falhas.

Tabela 1 – Valor das multas recebidas nos anos de 2022 e 2023 na área de jurisdição do Com9ºDN	
2022	2023
CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL	
R\$ 2.591.383,33	R\$ 2.637.534,49
CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO VELHO	
R\$ 191.520,00	R\$ 88.190,00
CAPITANIA FLUVIAL DE TABATINGA	
R\$ 70.740,00	R\$ 73.970,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE BOCA DO ACRE	
R\$ 100,00	R\$ 720,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE CARACARAÍ	
R\$ 23.270,00	R\$ 3.840,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE CRUZEIRO DO SUL	
R\$ 9.860,00	R\$ 2.225,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE EIRUNEPE	
R\$ 16.710,00	R\$ 25.700,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE GUAJARÁ MIRIM	
R\$ 0,00	R\$ 680,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE HUMAITÁ	
R\$ 11.600,00	R\$ 8.980,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE ITACOATIARA	
R\$ 282.660,00	R\$ 1.438.220,00
AGÊNCIA FLUVIAL DE PARINTINS	
R\$ 48.750,00	R\$ 30.306,46
AGÊNCIA FLUVIAL DE TEFÉ	
R\$ 30.170,00	R\$ 36.810,00
TOTAL	
R\$ 3.276.763,33	R\$ 4.347.175,95
Fonte: Dados obtidos por meio do Sistema de Auto de Infração (SISAUTO), 2024.	

Compete ressaltar que não foram vislumbrados nestes dados apresentados, os devedores ativos que deixaram de efetuar o pagamento, onde o valor total seria maior.

Para atingir o objetivo, os militares de diversos níveis, lotados nas CP, DL e AG, são habilitados e qualificados com a função de Inspetor Naval, designados por ato administrativo do titular de suas OM.

Conforme Brasil (2023), as ações da IN constituem perícias de fiscalização do STA nas Águas Jurisdicionais Brasileiras visando à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana, e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

As IN podem ser de rotina ou especiais, motivadas por denúncias ou incidentes e podem ocorrer nos portos enquanto a embarcação estiver atracada ou ancorada; nas embarcações em movimento e, em estaleiros durante a construção e/ou manutenção e reparos.

Para o perfeito desempenho de suas atividades, os Inspetores Navais são distribuídos em três categorias distintas, conforme a qualificação e habilitação de cada um, nominado como Inspetor Naval Nível 1, os oficiais da reserva remunerada ou reformados, ambos da MB, os oficiais da Marinha Mercante e os oficiais prestando serviço militar voluntário temporário como oficial de 2ª classe da reserva da marinha (RM2).

Os oficiais e praças da ativa ou da reserva remunerada, lotados nas CP/DL/AG, que cumpriram os Estágios Preparatórios para Oficiais (ESPOC) e para Praças (ESPRAC), designados para servir nas CP/DL/AG são nominados como Inspetor Naval Nível 2 e, os militares componentes das tripulações dos navios da MB que realizaram e concluíram com aproveitamento o ESPOC e/ou ESPRAC, são nominados como Inspetor Naval Nível 3.

3.2 Estágios e Adestramentos

Conforme mencionado anteriormente e de acordo com a publicação Normas Técnicas (NORTEC) sobre a coordenação de estágios preparatórios destinados a militares da MB nomeados ou designados para as Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências (NORTEC-404/DPC), todos os militares designados para as OM da CDA deverão realizar antecipadamente o Estágio Preparatório para Oficiais (ESPOC) e o

Estágio Preparatório para Praças (ESPRAC), realizados pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA).

Desta forma, o ESPOC é dividido em duas fases, a primeira na modalidade de Ensino a Distância (EaD), com duração máxima de até três meses, com assuntos teóricos no formato on-line em Ambiente Virtual da Aprendizagem (AVA) e, a avaliação realizada por meio de exercícios e atividades. A segunda fase, é realizada na modalidade de videoconferências, com duração de até duas semanas, com palestras remotamente transmitidas, utilizando a plataforma digital.

Em relação ao ESPRAC, tem sua formatação semelhante ao ESPOC, entretanto com o acréscimo da avaliação por meio de exercícios e atividades na primeira fase, bem como a realização de uma prova eletrônica, por meio do Sistema de Provas Eletrônicas (SISPEL) do CIAGA. Na segunda fase, será na modalidade presencial, realizada nas CDA onde a praça esteja designada ou servindo, com atividades supervisionadas e práticas, e com a duração máxima de duas semanas. Ainda nesta fase, a forma de avaliação será por meio de atividades práticas, segundo uma planilha, aplicada por um Oficial Fiscal do Estagiário designado.

Os adestramentos de todos os IN das CDA deverão ser constantes, diários ou semanais, mantendo o alto nível de conhecimento, com aulas que abordem a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), o Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA), as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), as Normas Técnicas para Procedimentos para Atividades de Inspeção Naval (NORTEC) e demais legislações que tratem da Segurança do Tráfego Aquaviário.

3.3 Planejamento da IN

O Planejamento bem elaborado é vital para o sucesso das ações de IN, com a busca de manter a periodicidade das fiscalizações, considerando as particularidades da região, como a maior movimentação e do fluxo de embarcações, bem como dos locais que realizam o transporte de passageiros e de carga.

Dessa forma, o Comando de Operações Navais (CON) estabeleceu por meio de uma Carta de Instrução (documento sigiloso), os polos de atuação das CDA para realização das IN, que são os locais dentro da área de responsabilidade de cada OM, considerando os seguintes aspectos: principais municípios componentes; clubes, marinas e Estabelecimentos de Treinamento Náutico (ETN); principais pontos e linhas

de transporte de travessia; pontos sensíveis e focais da navegação, considerando a densidade do tráfego aquaviário; a quantidade de embarcações de esporte e recreio e motos aquáticas; as estatísticas de acidentes, incidentes e fatos da navegação; e as colônias de pescadores (Brasil, 2007).

A elaboração de um programa de IN, devidamente aprovado, é de suma importância, pois a periodicidade regular e definida dos locais das atividades de IN impactará em melhor aproveitamento dos meios e de recursos, seja financeiro, humano ou material. Ademais, com a otimização dos meios disponíveis (viaturas e embarcações), ocorrerá uma redução significativa dos gastos por meio da distribuição da cota de combustíveis de forma equilibrada, além de que, ocorrerá uma maior ação de presença da fiscalização, em atendimento das ações ao longo de toda jurisdição (Brasil, 2007).

3.4 Composição das Equipes de IN

É recomendável que as Capitanias e Delegacias possuam, no mínimo, três equipes de IN, com duas praças em cada uma, sendo um na graduação de Sargento e um na de Cabo, ambos qualificados como IN 2, designados formalmente em documento pelo Titular da OM em que servem (Brasil, 2007).

No caso das Agências, por possuírem poucos militares em seu efetivo, todos os militares deverão ser qualificados no nível IN 2.

Poderão agregar as equipes de IN, os motoristas de viatura de apoio, o patrão e a tripulação da lancha e outros membros, caso necessário. Em caso de destaque de militares de outras OM que possuam o ESPOC/ESPRAC, poderão agregar as equipes de IN das CDA, desde que realizem os adestramentos internos da respectiva OM em que estejam. Caso não possuam, poderão agregar as IN como apoio.

3.5 A Ação de Fiscalização do Tráfego Aquaviário – AFTA

A realização da fiscalização em embarcações nacionais, a princípio, é executada pelos Inspectores Navais nível 2 lotados nas CP/DL/AG (CDA), tendo como objetivo principal a verificação de documentos relativos aos tripulantes, entre os quais a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), a Carteira de Habilitação de Amador (CHA), o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), a verificação dos documentos

relativos à embarcação e a verificação das reais condições do material e do equipamento.

Conforme as Normas Técnicas de Procedimentos para Atividades de Inspeção Naval – NORTEC-07 (Brasil, 2003), nas embarcações de transporte de passageiros e de passageiros/carga, os inspetores navais verificam vários itens, em prol da segurança da navegação. Dentre os diversos documentos verificados, o CTS descreve a tripulação adequada para a embarcação, em número, qualificação e certificação necessária, a fim de garantir a condução e segurança da navegação, além de constar o nome e a identificação da embarcação, com o número de registro e características técnicas.

Além do CTS, é verificado o Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que serve como registro e identificação, com o número de inscrição e nome da embarcação, nome do proprietário ou armador responsável, dados técnicos como tipo, comprimento, tonelagem, material do casco, e porto de registro com o local de registro.

Consta ainda da lista de documentos a ser verificado, a Caderneta de Identificação e Registro (CIR), conhecida como a carteira do marítimo, documento oficial válido emitido pela MB ao cidadão brasileiro, após concluir e ser aprovado nos cursos realizados nas diversas OM da CDA, habilitando-o para as diversas funções a bordo das embarcações. Os dados fornecidos na CIR, inicia-se pela identificação do profissional, com foto, nome e assinatura, a idade, os cursos realizados, o tempo de embarque em outras embarcações, a data do início de entrada naquela embarcação, validade e todas as ascensões obtidas na carreira. Todos os tripulantes são obrigados a ter e portar, durante as viagens.

Durante a realização da IN na embarcação, o Comandante da embarcação se apresenta perante a equipe com toda a documentação obrigatória, e assim, os inspetores verificam pontualmente cada item. No caso da tripulação, a verificação é feita com a presença individual, sendo observada a foto da CIR com o tripulante presente.

Além dos itens acima listados, são verificados aproximadamente mais 40 itens, como rol de equipagem, informações aos usuários (capacidade de passageiros, número de telefone da CDA responsável, local dos coletes salva-vidas), quantidade dos coletes salva-vidas e boias e balsas salva-vidas, lista de passageiros, extintor de incêndio e outros.

As AFTA podem ocorrer no porto, com a embarcação atracada, antes do início da viagem, onde os inspetores navais verificam se todos os tripulantes estão a bordo, por meio da comprovação da CIR, individualmente, além de realizar a contagem de todos os passageiros que se encontram a bordo, confrontando com a lista de passageiros confeccionada, a fim de evitar que ocorra o excesso de passageiros.

Da mesma forma, é verificada a situação da carga, sua amarração, e se está no local destinado para tal, sem poder estar misturada a nenhum passageiro.

Verificam ainda, a quantidade exigida de coletes salva-vidas, as boias e as balsas salva-vidas, além dos extintores de incêndio expostos, que deverão estar em local de fácil acesso, sinalizados e dentro da validade prevista, com a carga máxima obrigatória, bem como toda documentação da embarcação prevista e exigida, seja o CTS e o TIE.

Podem ocorrer durante a viagem, com o anúncio da equipe de IN, por radiocomunicações ou outro meio disponível, que abordará a embarcação para verificação, que após adentrarem a bordo, verificarão todos os itens elencados citados, de quando a embarcação se encontrava atracada antes do início da viagem. Esse tipo de abordagem se faz necessária, pois além de se fazer presente, demonstra para todos os passageiros o compromisso, a dedicação e o profissionalismo da Marinha do Brasil perante a navegação, garantindo e oferecendo a Segurança do Tráfego Aquaviário, bem como a Salvaguarda da Vida Humana e a Prevenção da Poluição Ambiental. Também, não é raro acontecer o embarque de passageiros após a embarcação ter iniciado a viagem, muito comum na região norte e, por vezes, sem o devido controle, ultrapassando o limite permitido da lotação de passageiros, conforme estabelecido pela NORMAM. Outro fato não raro de acontecer, é estar faltando algum tripulante obrigatório, comprometendo a segurança da navegação, impossibilitando a continuação da viagem, com a exceção de ser algum tripulante auxiliar e que a duração da viagem seja curta e sem comprometer a navegabilidade.

Outrossim, poderá ocorrer ao atracar no porto, de forma temporária, para desembarque e/ou embarque de passageiros e de carga, comum nas viagens longas, em que várias paradas fazem parte do roteiro da viagem, e a equipe de IN verificará todos os itens acima listados, principalmente a quantidade de passageiros, os tripulantes e a documentação da embarcação.

4 ÓRGÃOS FISCALIZADORES E REGULADORES

Neste capítulo será apresentada de forma abrangente a importância e necessidade da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), como órgão regulador e fiscalizador do transporte fluvial de passageiros, bem como do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) e do Conselho Tutelar, na região Norte do Brasil, afetos às crianças e aos adolescentes nas viagens em embarcações regionais e interestadual.

4.1 A Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 reorganizou o Sistema Federal de Viação (SFV) e criou, dentre outras, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério dos Transportes e à Secretaria dos Portos da Presidência da República (Brasil, 2001).

A autorização para explorar o serviço de transporte de passageiros ou de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional somente será outorgada a empresa ou empresário, desde que atendidos os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nesta Norma, na legislação complementar e normas regulamentares pertinentes, respeitados, quando for o caso, os Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem à República Federativa do Brasil (ANTAQ, 2007, cap. III, art. 4º).

A Resolução nº 912 possui vinte e cinco artigos e parágrafos e abrange, de forma clara e objetiva, a autorização para operar, os requisitos necessários incluídos como a operação com as condições de prestação do serviço e os deveres para com a ANTAQ, os direitos e deveres com os usuários, os deveres com a segurança, e as penalidades e infrações, dentre outras (ANTAQ, 2007).

Ainda, dentre os vários documentos comprobatórios exigidos como requisitos técnicos, a Provisão de Registro da Propriedade Marítima ou Título de Inscrição da Embarcação ou Documento Provisório de Propriedade e o Certificado de Segurança da Navegação ou Certificado de Gerenciamento de Segurança ou Termo de Responsabilidade ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima, são emitidos pela Marinha do Brasil (ANTAQ, 2007).

Há a previsão legal ainda da possibilidade de ocorrer, sem aviso prévio, de inspeções inopinadas pela Agência, a fim de verificar o perfeito e correto cumprimento dos artigos da Resolução, e/ou a verificação de possíveis denúncias.

Conforme a ANTAQ-2007, a obrigatoriedade do registro e da autorização, bem como das demais exigências, para a exploração do serviço de transporte de passageiros e de transporte misto, na navegação interior, não é aplicável à navegação interior dos estados e municípios.

4.2 O Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA

Nesta seção, será abordada a questão da documentação dos menores de idade encontrados a bordo das embarcações, com os pais ou responsáveis, e que a equipe de IN se depara com a ausência da presente documentação. A relevância do tema a ser apresentado, é motivada pelo fato de tratar-se de vulneráveis em fase de desenvolvimento físico e emocional, e que necessitam de proteção especial, pois, pela imaturidade, não podem discernir pelo certo ou errado.

O Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) é um mecanismo de extrema importância para o Brasil, e conforme os dados do Censo Demográfico (IBGE, 2022), 86,5% das crianças sem registro civil no país, estão na região norte, pelo fato de algumas práticas que ocorrem, desde o atraso em registrar a criança logo após o nascimento, até viagens sem documentos, com ou sem os pais e ou responsáveis, seja por motivo de esquecimento do documento comprobatório ou ausência dele.

O ECA estabelece critérios para viagens dentro e fora do Brasil, limitada a data de até 16 anos, os quais podem viajar somente com a presença dos pais ou responsáveis.

Conforme a lei nº 8.069/1990, o ECA estabelece vários direitos e deveres quanto a criança e ao adolescente, considerada criança até doze anos de idade incompletos, e adolescente aquela entre doze e dezoito anos de idade (Brasil, 1990).

O Brasil ratificou a Convenção sobre os Direitos da Criança por meio do Decreto nº 99.710/1990, com 54 artigos onde assegura que a criança será registrada imediatamente após o seu nascimento, tendo direito a um nome e nacionalidade, bem como conhecer os pais e ser cuidada por eles, caso possível (Brasil, 1990).

4.3 O Conselho Tutelar

O Conselho Tutelar tem a sua base legal estabelecida no ECA (1990), como um órgão permanente e autônomo, com a missão de zelar pelo cumprimento dos direitos das crianças e dos adolescentes, estabelecido que deverá haver um Conselho Tutelar em cada município, composto por cinco membros escolhidos pela população local, e com mandato de quatro anos (Brasil, 1990).

Nas viagens fluviais de curta duração, não é exigida a documentação de menores de idade, com amparo no ECA, sobre traslado de crianças e adolescentes dentro do estado ou município. Entretanto, nas viagens de longa duração ou que ocorram a mudança de estado, a exigência se faz necessária, como, por exemplo, as embarcações que executam o trajeto Manaus X Belém e vice-versa, mas mesmo assim, não é uma prática comum verificar se a documentação das crianças que ali estão, seja dos pais ou dos responsáveis, pelo fato do Conselho Tutelar não ter condições de realizar a fiscalização, por falta de agentes e, pela grande quantidade de embarcações que trafegam nesses locais. Além de, no caso específico, o trajeto ter várias paradas durante todo o percurso em distintos municípios e comunidades ribeirinhas, com a entrada e saída de passageiros, com crianças e adolescentes.

Dessa forma, durante a realização da IN nas embarcações e, caso haja alguma suspeita nesse sentido, os militares realizarão a respectiva fiscalização da documentação exigida. Constatada alguma incoerência, o Conselho Tutelar da localidade será acionado pela IN, com o intuito de prover a devida segurança à criança ou adolescente.

5 O DEVER DE AGIR E SUAS RESPONSABILIDADES

Neste capítulo, a pesquisa ora em andamento abordará as especificidades de quem tem o dever de agir e suas responsabilidades pelos acertos e erros, bem como a omissão em situações adversas e necessárias.

Durante a atividade de Inspeção Naval, não é raro deparar-se com alguma situação que não esteja preconizada nas normas e regulamentos específicos da atividade de IN, obrigando a uma ação imediata pelo agente público, a fim de seja reparada, interrompida e solucionada a situação.

Todos os militares das Forças Armadas, inclusive os militares lotados nas CDA, são regidos pelo Estatuto Militar (Brasil, 1980), por Normas e Regulamentos, e dessa forma, são definidos como Agentes Públicos para efeito da lei.

Conforme a Constituição Federal (Brasil, 1988) e a Lei de Improbidade Administrativa (Brasil, 1992), “considera-se agente público qualquer pessoa que exerça, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, cargo, emprego, ou função pública”.

5.1 A Administração Pública

A Administração Pública direta ou indireta obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (Brasil, 1988).

Importante ressaltar que, os princípios da Administração Pública, são os pilares que norteiam todas as ações, deveres e obrigações e limitações do agente público.

No princípio da legalidade, a lei define os atos administrativos como vinculados, ou seja, o agente público deve seguir rigidamente o que a lei determina, sem a possibilidade de escolhas pessoais. Definido ainda que, os atos são discricionários, e, embora exista uma liberdade tênue, ainda assim, é limitada por lei, e deverá ser exercida conforme os princípios da administração pública.

Assim, tal princípio, fundamental para a administração pública, assegura que todos os atos da administração pública sejam previsíveis e, que estejam em conformidade com o ordenamento jurídico, oferecendo segurança jurídica para os administrados e para a administração.

Dessa forma, caso um agente público aja fora dos limites regidos pela lei, poderá ser responsabilizado por improbidade administrativa, abuso de poder e/ou outras infrações previstas em lei, seja civil, penal ou sanções disciplinares.

5.2 O Estatuto dos Militares

Nesta seção, cabe mencionar a situação dos militares, seus deveres e obrigações, independentemente do cargo ou função que tenha assumido, e no caso específico dos militares lotados nas CDA e, que realizam as atividades de IN, suas responsabilidades, que vão além das previstas nas normas e regulamentos que norteiam a IN.

Dessa forma, o Estatuto dos Militares descreve a situação, as obrigações, deveres, direitos e as prerrogativas a todos os militares das Forças Armadas, oficiais e praças, bem como, as normas de conduta.

Seus princípios estão baseados na disciplina, na hierarquia e obediência, pilares fundamentais que regem a atuação dos militares, com o dever de lealdade ao país, obediência às ordens superiores e a observância das normas e regulamentos da instituição (Brasil, 1980).

Conforme Brasil (1980), a hierarquia e a disciplina são a base institucional das Forças Armadas, sendo a ordenação da autoridade, em diferentes níveis, por postos ou graduações, com o respeito consubstanciado no espírito de acatamento à sequência de autoridade, mantidas em todas as circunstâncias da vida entre militares da ativa, reserva remunerada e reformados.

A ética e a moral são valores essenciais, obrigatórios a todo militar das Forças Armadas, sendo a ética traduzida como um conjunto de princípios e normas, fundamentados nos valores e deveres de lealdade, disciplina e integridade, devendo atuar com honestidade, manter uma conduta ilibada, tratando a todos com justiça e imparcialidade, sem favoritismos e discriminações.

A moral está relacionada aos padrões de comportamento e valores dos militares, aceitos e esperados dentro da instituição militar, correlacionado com a conduta pessoal e profissional de cada militar, seja pelo respeito aos valores e tradições da instituição, pela coragem, compromisso com a missão, o respeito à hierarquia, reforçando e integrando os valores morais, como honestidade, respeito em todas suas ações e atitudes (Brasil, 1980).

5.3 Situações inóspitas e adversas

Conforme descrito neste estudo, a atividade de inspeção naval, essencial e necessária para a segurança do tráfego aquaviário, especialmente no transporte fluvial de passageiros, é repleta de detalhes, particularidades, normas e regras.

Faz se necessário mencionar a nobre e importante missão subsidiária da Marinha do Brasil por meio das suas CDA e militares que ali estão labutando em prol da segurança da navegação.

Da mesma forma, a ANTAQ possui suas responsabilidades discriminadas em resolução afetas à navegação interior.

Os Conselhos Tutelares, não menos importante, trabalham em conformidade com o previsto no ECA, na tentativa de fornecer segurança e assegurar os direitos a todas as crianças e adolescentes.

Uma das particularidades da AFTA é se fazer presente diuturnamente, com foco na segurança da navegação e a tríplice meta: a salvaguarda da vida humana, a segurança do tráfego aquaviário e a prevenção da poluição ambiental, conforme já descrito neste estudo.

Assim, durante as atividades de IN, ocorrem certas situações atípicas que não estão enquadradas diretamente na segurança da navegação, e nem previamente atribuídas nos manuais, normas, leis ou em qualquer outro documento, mas que coloca os militares em uma situação delicada, a qual, há uma consequência direta por agir ou não, como o exemplo de, se deparar com uma menor de idade viajando sem qualquer documentação e, sem a presença dos pais e/ou responsáveis, mas que requer uma ação imediata.

Caso a embarcação esteja atracada, a ação a ser tomada torna-se mais fácil de agir, pois a equipe de IN entrará em contato com o Conselho Tutelar local, e aguardará a chegada dos fiscais ou até mesmo da força policial, caso necessário.

Entretanto, a situação mudará radicalmente quando tal fato ocorrer em viagem, ou seja, a embarcação navegando e a IN realizar a abordagem em movimento, sem a parada da embarcação. Nesse caso específico, muitos fatores estarão presentes, desde se obter um sinal de telefone, como saber qual a ação a ser executada.

A omissão, por muitas vezes, é mais prejudicial do que errar tentando solucionar uma situação, entretanto, há consequências e responsabilidades pelo acerto ou erro.

Embora não seja uma atribuição da IN, o fato é que existe a possibilidade de contribuir para se evitar um problema mais sério, que dependendo da situação, pode colocar a vida e a segurança de um incapaz em perigo.

Caso a inércia da equipe de IN coloque em risco a segurança do incapaz pleno e/ou temporário, sua omissão poderá ser avaliada conforme o dano e a gravidade, e responderão por improbidade administrativa, por ação civil ou penal, e sanções administrativas.

Outra situação inóspita é a questão da lista de passageiros, exigida durante a ação de IN, previsão constituída na NORTEC (Brasil, 2003), a qual deve ser atualizada

em casos de embarque/desembarque de passageiros, fato raro de acontecer, por questões de administração.

A lista de passageiros deve ser preenchida com o nome completo dos passageiros, e o número do documento de identificação, dia e horário de embarque e desembarque, bem como o local de ambos (entrada e saída).

Também não é rara a omissão de colocar o nome dos passageiros menores de idade na lista de passageiros, por motivo da contagem, a fim de não comprometer o número autorizado de passageiros na lotação da embarcação.

6 CONCLUSÃO

A Segurança do Tráfego Aquaviário possui diversas vertentes de estudos, pelo fato do assunto ser amplo, de conhecimento limitado, devido à complexidade envolvida e somente quem convive diariamente com a situação tem ideia da sua dinâmica. Neste sentido, a importância da inspeção naval no transporte fluvial de passageiros na região norte do Brasil demonstrou ser de extrema necessidade, alheia a todos os percalços que existem, pelo fato das imensas dimensões territoriais e das diversas vias navegáveis, principalmente na região norte brasileira, escolhida para ser o palco de estudo desta monografia.

Inicialmente, no estudo realizado, foram abordadas as particularidades da região norte do Brasil, com o detalhamento das dimensões territoriais, a população existente conforme dados obtidos pelo IBGE, as bacias hidrográficas do Brasil, em especial a do Amazonas, com seus principais rios e afluentes, com o fito de trazer ao conhecimento, a grandiosidade da navegação interior na região, seus sistemas de vazantes e cheias e o impacto social e da navegação. O principal motivo desta linha de estudo foi dimensionar e analisar a importância das atividades de inspeção naval realizada pelas equipes de IN, constituídas por militares qualificados em estágios e adestramentos obrigatórios, lotados nas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, sob a coordenação da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Assim, ao longo do estudo foi possível entender como a Marinha do Brasil, dedica-se a desempenhar um papel de extrema necessidade e importância na fiscalização e promoção da segurança da navegação em toda região, concomitantemente com a salvaguarda da vida humana, a segurança do tráfego

aquaviário e a prevenção da poluição ambiental. A presença da Marinha, diuturnamente, cumprindo suas atividades subsidiárias, além de transmitir segurança e conhecimento, demonstrou ser necessária ao fiel cumprimento das normas e regras existentes, estando presente nos portos, em terra e nos rios, valendo-se dos seus meios navais.

Em seguida, foi analisada a participação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), além do Conselho Tutelar, que de forma abrangente, foram detalhadas suas responsabilidades no que concerne a navegação interior e as fiscalizações dentro de suas esferas e competências. Deste modo, comprovou-se que há a possibilidade de melhoramentos em ambos, com o intuito de assegurar direitos e deveres a todos, principalmente nas viagens fluviais com crianças e adolescentes. Paralelamente, foram abordadas as responsabilidades, de forma geral, dos militares com base no Estatuto dos Militares foco na ética e na moral, além da Constituição Federal, sobre o dever de agir diante de situações adversas onde há a necessidade de uma ação imediata, concluiu-se que há espaço para um estudo aprofundado sobre o problema encontrado.

Dessa forma, com base nas duas questões de pesquisa apresentadas na introdução, a presente monografia atingiu seu objetivo de analisar a importância da Inspeção Naval no transporte fluvial de passageiros na região Norte do Brasil, com destaque para os estados do Amazonas e do Pará e concluiu-se que, primeiramente, a IN é fundamental para garantir a segurança e a regularidade das operações fluviais. Ademais, evidenciou-se ainda que, mesmo presente na região, orientando e educando, as práticas nocivas cometidas por parte de algumas embarcações, continuam a existir e são penalizadas com as notificações que geram multas, comprovadas pelos valores exorbitantes pagos em 2022 e 2023.

Em seguida, sobre o questionamento de existir situações que exijam uma reflexão da sociedade, da comunidade ribeirinha, dos órgãos e instituições, da comunidade náutica da região e da própria Marinha do Brasil, em que devam ser analisadas, modificadas, corrigidas ou acrescentadas, evidenciou-se de que existem lacunas abertas, destacando-se a ausência de normas que regulem e disciplinem o tráfego fluvial regional dentro do estado e dos municípios por parte da ANTAQ, bem como a fiscalização por parte dos Conselhos Tutelares durante as viagens fluviais, seja municipal, estadual e interestadual.

Finalizando, este estudo contribui para o crescimento do conhecimento sobre as práticas de fiscalização no transporte fluvial, com informações relevantes que podem ser úteis para futuras políticas públicas destinadas à melhoria da segurança aquaviária.

Sugere-se, como desdobramentos, estudos que envolvam a parceria da Marinha do Brasil com a ANTAQ e os Conselhos Tutelares, para que possam fortalecer a atividade de inspeção naval, abrangendo as particularidades inerentes as suas áreas de responsabilidades, ampliando e incluindo de forma legal, para todos os envolvidos, deveres e responsabilidades.

de novembro de 1972, a Lei nº 12.705, de 8 de agosto de 2012, e o Decreto-Lei nº 667, de 2 de julho de 1969, para reestruturar a carreira militar e dispor sobre o Sistema de Proteção Social dos Militares; revoga dispositivos e anexos da Medida Provisória nº 2.215-10, de 31 de agosto de 2001, e da Lei nº 11.784, de 22 de setembro de 2008; e dá outras providências. Brasília, DF, 17 dez. 2019. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/l13954.htm. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 14.230, de 25 de outubro de 2021**. Altera a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, que dispõe sobre improbidade administrativa. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 26 out. 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2021/Lei/L14230.htm#art1. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 19 mai. 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/decree/D2596.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.596%2C%20DE%2018,que%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para aquaviários**. NORMAM-101/DPC. Rio de Janeiro. 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-101.pdf>. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior**. NORMAM-202/DPC. Rio de Janeiro. 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-202.pdf>. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval**. NORMAM-301//DPC. Rio de Janeiro. 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-301.pdf>. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas Técnicas de procedimentos para atividades de inspeção naval**. NORTEC-07/DPC. Rio de Janeiro. 2003. Disponível em: http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORTEC/NORTEC-07_DPC-Mod14.pdf. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas Técnicas sobre a emissão de documentos e a prestação de serviços nas áreas de segurança do tráfego aquaviário (STA) e do Ensino Profissional Marítimo (EPM)**. NORTEC-400/DPC. Rio de Janeiro. 2024. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORTEC/NORTEC-400%20-%20ORIGINAL.pdf>. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas Técnicas sobre a avaliação do desempenho das CP/DL/AG nas áreas de segurança do tráfego aquaviário (STA) e Ensino Profissional Marítimo (EPM)**. NORTEC-401/DPC. Rio de Janeiro. 2024. Disponível em:

<http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORTEC/NORTEC-401%20-%20ORIGINAL.pdf>. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normas Técnicas sobre a coordenação de estágios preparatórios destinados a militares da MB nomeados ou designados para as capitânicas dos portos, delegacias e agências**. NORTEC-404/DPC. Rio de Janeiro. 2024. Disponível em:

<http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORTEC/NORTEC-404%20-%20ORIGINAL.pdf>. Acesso em: 9 set. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Sistema de Auto de Infrações**. SISAUTO. Rio de Janeiro. 2012. Disponível em:

https://www.sistemas.dpc.mb/consultas/scaam/arrecadscam/consulta_extrato_arrecadacao.asp. Acesso: em 9 set. 2024.

GUIARRARA, Paloma. Rio Solimões. Brasil Escola. Disponível em:

<https://brasilecola.uol.com.br/brasil/rio-solimoes.htm>. Acesso em: 12 set. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil 2019. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_2019.pdf. Acesso em: 10 set. 2024.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Sistema de Auto de Infração (SISAUTO). Dados internos. Acesso em: 3 set. 2024.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Sistema de Gerenciamento de Embarcações da Marinha (SIGEMB). Dados internos. Acesso em: 3 set. 2024.

MARQUES, Vinícius. **Hidrografia do Brasil**. Toda Matéria, [s.d.]. Disponível em:

<https://www.todamateria.com.br/hidrografia-do-brasil/>. Acesso em: 9 set. 2024.

MATÉRIA, Equipe. Bacia Amazônica. **Toda Matéria**, [s.d.]. Disponível em:

<https://www.todamateria.com.br/bacia-amazonica/>. Acesso em: 11 set. 2024

NOGUEIRA, Patrícia Azevedo. **A importância do serviço de tráfego de embarcações para navegação em águas interiores**. Revista Marítima: Semana Científica, Fortaleza-CE, v. 11, n. 233, 2023. Disponível em:

<http://dx.doi.org/10.35265/2236-6717-233-12573>. Acesso em: 9 set. 2024.

RIO NEGRO (AMAZONAS). In: Wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Rio_Negro_\(Amazonas\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Rio_Negro_(Amazonas)). Acesso em: 10 set. 2024.

RIO MADEIRA. In: Wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Rio_Madeira. Acesso em: 10 set. 2024.