

MANUAL DE BOAS
PRÁTICAS PARA
PROTEÇÃO DE
**COMBOIOS FLUVIAIS
QUE TRANSPORTAM
COMBUSTÍVEIS**



OBJETIVO

Estabelecer manual de boas práticas (MBP) no caso do transportador optar pela contratação de escolta armada na logística de combustíveis.

Este MBP não substitui ou altera as disposições normativas vigentes ou orientações emitidas pelas autoridades competentes que devem sempre orientar a atividade de segurança.

CONTEXTO NORTEADOR

As transportadoras que optarem pela contratação de segurança adicional da escolta armada devem buscar as aprovações das autoridades competentes e sempre seguir as normativas vigentes sobre o tema de segurança.

As associadas do ICL ressaltam como valores primordiais a proteção à vida e a segurança dos passageiros, tripulantes e demais agentes envolvidos no transporte. A proteção à vida deverá nortear as orientações desse MBP com mais relevância do que a proteção ao patrimônio.

REFERÊNCIAS

- A. Lei 7.102 de 20/06/1983: dispõe sobre segurança privada;
- B. Decreto 89.056 de 24/11/1983: regulamenta a Lei 7.102/83;
- C. Portaria 262 de 08/06/1984: dispõe sobre vistoria nos cursos de formação;
- D. Portaria 73 de 25/02/1991: cria a Comissão Consultiva para Assuntos de Segurança Privada;
- E. Lei 8.863 de 28/03/1994: altera a Lei 7.102/83;
- F. Lei 9.017 de 30/03/1995: dispõe sobre fiscalização de produtos químicos – altera a lei 7.102/83;
- G. Decreto 1.592 de 10/08/1995: altera o Decreto 89.056/83;
- H. Portaria 1.112 de 01/09/1995: dispõe sobre punição a empresas de segurança;
- I. Portaria 1.545 / 1.546 de 08/12/1995: modifica comissão consultiva de assuntos de segurança privada;
- J. Portaria 1.129 de 15/12/1995: dispõe sobre certificado de segurança/vistoria das empresas;
- K. IN 06 de 15/09/1997: dispõe sobre normatizações diversas;
- L. Medida Prov. 2.184 de 24/08/2001: dispõe sobre registro do exercício da profissão de vigilante;
- M. Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental – NPCF – CFAOC, de 2018;
- N. Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – NPCP – CPAOR, de 2015; e
- O. Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, de dezembro de 2012 - Alterada pela Portaria nº 3.258/2013 – DG/DPF, publicada no D.O.U. em 14/01/2013 e alterada pela Portaria nº 3.559, publicada no D.O.U. em 10/06/2013: dispõe sobre as normas relacionadas às atividades de segurança privada.

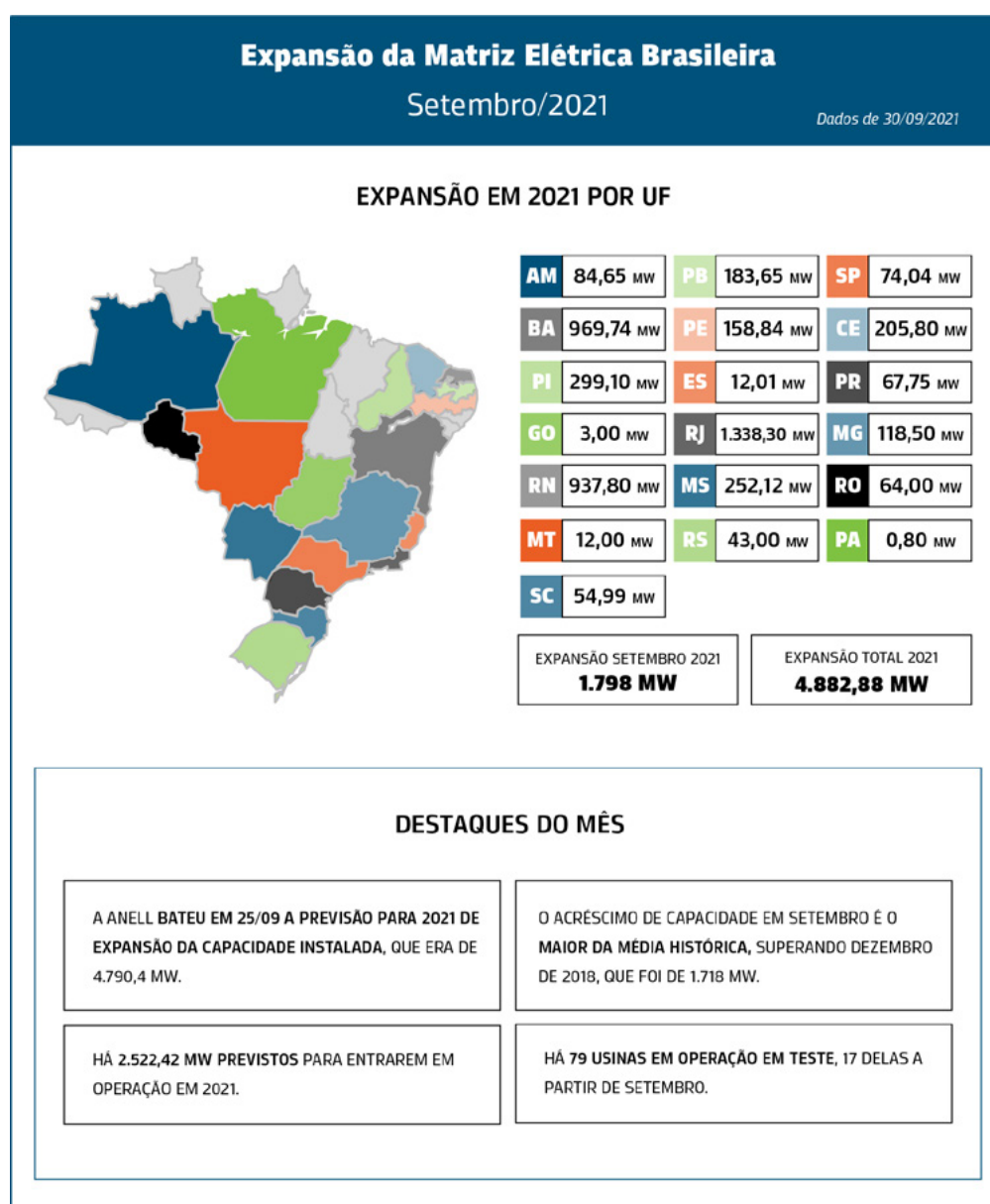
Boas Práticas Internacionais

- A. Código ISPS ('*International Ship and Port Facility Security Code*'), Capítulo XI -2 da Convenção SOLAS ('*Safe of Live at Sea*');
- B. BMP5 – *Best Management Practices*, v.5 , June 2018;
- C. *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*, OCIMF, October 2021.

INTRODUÇÃO

O Brasil soma 179.223,1 MW de potência fiscalizada, de acordo com dados do Sistema de Informações de Geração da ANEEL, o SIGA, atualizado diariamente com dados de usinas em operação e de empreendimentos outorgados em fase de construção. Desse total em operação, ainda de acordo com o SIGA, 82,69% das usinas são consideradas renováveis (Fonte: ANEEL).

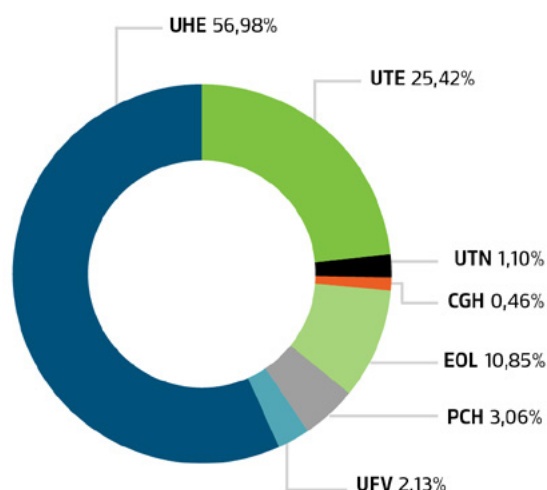
Com uma geração de 15 mil GWh em 2014, o estado de Rondônia passou a produzir mais de 26 mil GWh em 2015, o que se deve à construção de duas das dez maiores usinas hidrelétricas do país em capacidade instalada: Jirau (3.750 MW) e Santo Antônio (3.568 MW), ambas no Rio Madeira. Essa última registrou aumento entre 2012 e 2014. Já a hidrelétrica de Jirau teve sua capacidade ampliada entre 2013 e 2015.



Fonte: https://www.aneel.gov.br/sala-de-imprensa-exibicao/-/asset_publisher/XGPXSqdMFHrE/content/aneel-bate-meta-de-expansao-da-matriz-eletrica-em-2021-tres-meses-antes-do-previsto/656877?inheritRedirect=false

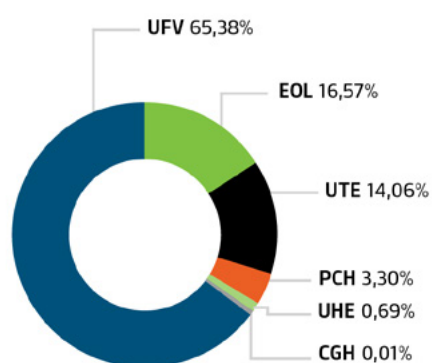
CAPACIDADE TOTAL INSTALADA: 179.223,1 MW

EM OPERAÇÃO

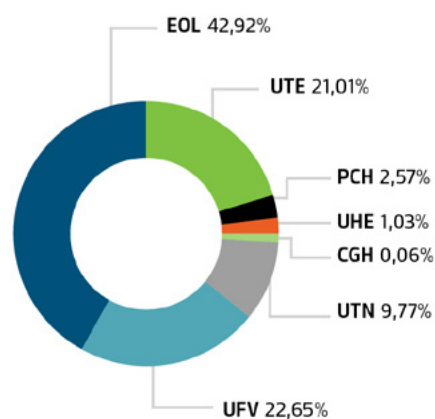


EMPREENDIMENTOS OUTORGADOS EM IMPLEMENTAÇÃO (EM MW)

CONSTRUÇÃO NÃO INICIADA



EM CONSTRUÇÃO



Fonte: https://www.aneel.gov.br/sala-de-imprensa-exibicao/-/asset_publisher/XGPXSqdMFHrE/content/aneel-bate-meta-de-expansao-da-matriz-eletrica-em-2021-tres-meses-antes-do-previsto/656877?inheritRedirect=false

Na Região Norte, principalmente na área Geográfica dos Estados do Amazonas com fronteira com os estados do Pará e Rondônia, estão localizadas as principais rotas de escoamento de matéria-prima e produtos acabados, realizadas por via fluvial. Neste contexto, o principal meio de transporte para a efetivação dos escoamentos são as embarcações de passageiros e cargas; entre as cargas, podemos destacar carga geral e combustíveis.

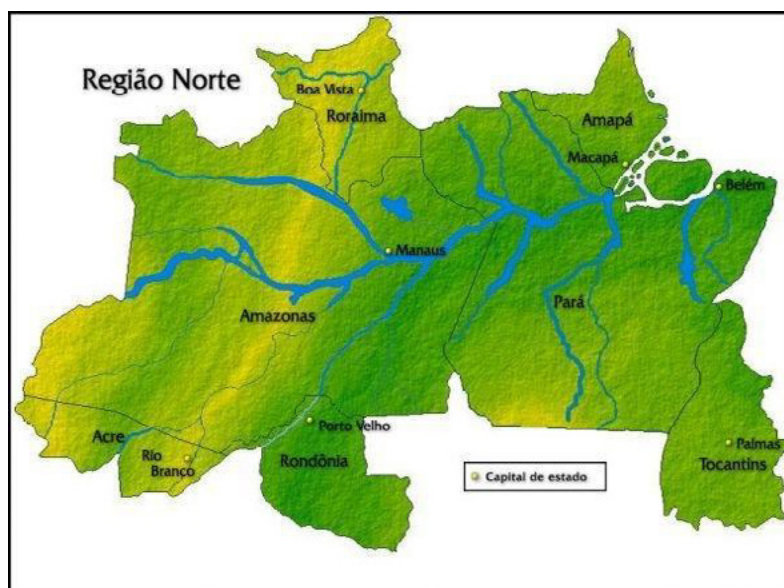
Os rios na Amazônia têm uma relevância fundamental para o deslocamento de pessoas e cargas em decorrência da própria ausência de outros meios que possibilitem o deslocamento de cargas e de pessoas.

No estado do Amazonas, apesar do enorme esforço dos governos federal e estadual para a construção de rodovias e aeródromos, existe uma parcela substancial do estado que "ainda segue o padrão Rio-Várzea, onde o transporte pela via fluvial para a maior parte das localidades é a única alternativa, pois ainda são habitadas por populações caboclas que têm no rio uma de suas fontes principais de vida".

O estado de Rondônia possui 24 mil quilômetros de rodovias, dos quais só 7% estão asfaltadas. A BR-364, totalmente pavimentada no trecho rondoniense, corta o estado da divisa com Mato Grosso até a divisa com o Acre. É a principal via de escoamento da produção de grãos (sobretudo a soja) do sul de Rondônia e oeste de Mato Grosso até a cidade de Porto Velho, onde está instalado o porto graneleiro. Está em construção uma ponte sobre o Rio Madeira (a primeira sobre esse rio), que tem por objetivo consolidar o transporte rodoviário entre o Brasil e o Peru. A BR-421 foi projetada para ligar as cidades de Ariquemes a Guajará-Mirim, entretanto apenas o trecho de Ariquemes até Campo Novo de Rondônia encontra-se concluído e transitável, todo ele pavimentado. A BR-425, também pavimentada, liga o distrito de Abunã, no município de Porto Velho, a Nova Mamoré e Guajará-Mirim, nas margens dos Rios Madeira e Mamoré, respectivamente. A BR-429, parcialmente pavimentada, liga os municípios de Presidente Médici, Alvorada d'Oeste, São Miguel do Guaporé, Seringueiras, São Francisco do Guaporé à Costa Marques, nas margens do Rio Guaporé.

O transporte fluvial de cargas no Amazonas envolve apenas três cidades com grandes sistemas de engenharia portuária. Primeiro, a cidade de Manaus, com uma concentração de estruturas portuárias que recebem navios e demais embarcações; a cidade de Itacoatiara, onde se situam o porto graneleiro da Hermasa-Amaggi e demais estruturas portuárias, ambos permitem a movimentação de carga em navios; e, por fim, a cidade de Humaitá, que possui um porto graneleiro e um porto para a movimentação de contêineres e demais cargas em balsas. Essas três cidades possuem estruturas que permitem uma articulação local com os mercados nacionais e internacionais, já que os demais portos são considerados, pela própria classificação oficial, como estruturas Portuárias Públicas de Pequeno Porte-IP4, num total de 87, entre os estados do Amazonas, Roraima, Rondônia, Pará e Amapá. Uma outra cidade que possui instalações portuárias é Coari, mas a estrutura é voltada para movimentação de derivados de petróleo. No Amazonas, constata-se a concentração de 61 portos (DNIT,2018), a menor quantidade de rodovias e a maior quantidade de cidades e demais ocupações com acesso fluvial, sendo que a implantação dessas estruturas portuárias se articula diretamente com o eixo principal de circulação Leste-Oeste do Rio Amazonas.

As rotas fluviais de maior porte são as dos Rios Amazonas-Solimões, Negro, Tocantins e Madeira. Essas rotas têm sido alvo da ação de grupos de piratas atuando no roubo de cargas de combustíveis, causando grandes prejuízos às empresas do ramo do petróleo. Sendo assim, para garantir cargas, tripulações e embarcações, faz-se necessária a contratação de segurança privada. Cresce de importância o controle e a segurança de embarcações de transporte de combustíveis nos trechos entre Humaitá e Manaus, passando por Borba (palco recente de roubo de carga de combustíveis), no Rio Madeira e no trecho entre Itacoatiara e Parintins, no Rio Amazonas.



Fonte: <https://www.todamateria.com.br/regiao-norte/>

Sumário

1) O transporte de combustíveis e cargas nos rios da Região Norte	09
2) Histórico do problema	15
3) Balsas para transporte de combustível na Região Norte	20
4) Segurança dos comboios de transporte de combustíveis	24
5) Atribuições	26
Transportador contratante	
Recomendações de segurança	
Forças de Segurança Pública	
Autoridade Marítima Local	
Comandante da Embarcação	
6) Sistema de gerenciamento de segurança	32
Segurança Patrimonial	
'Security' / Proteção	
7) Legislação pertinente à escolta armada	36
8) Material, armamento e equipamento	40
9) Manual de boas práticas para proteção de comboios fluviais que transportam combustíveis	42
Ações Gerais e Requisitos Fundamentais	
Avaliação de Risco	
Recomendações para evitar criminosos a bordo	
Avaliação e implementação de Circuito Fechado de Televisão – CFTV / CCTV	
Avaliação e implementação de segunda linha de defesa nas embarcações	
Vigilância Orgânica	
Navegação em Área de Risco	
Recomendação de ações a serem tomadas com criminosos a bordo	
Gestão e Facilidades de Bordo	
10) Considerações finais	50
11) Anexo (esquema de segurança)	52
12) Fluxograma de avaliação suspeita	54



O transporte de combustíveis e cargas nos rios da Região Norte

O transporte de combustíveis e cargas nos rios da Região Norte

O abastecimento de combustíveis na Região Norte do país é primordial e vital para a sobrevivência da população local, haja vista que o sistema de geração de energia utiliza-se prioritariamente das termelétricas, com a utilização do óleo diesel.

O caso do Amazonas exemplifica. Excetuando Manaus que, apesar de ser abastecida por duas fontes de energia - hidroelétrica - termoelétrica - convive cotidianamente com a falta e baixíssima qualidade de energia – todos os demais municípios dos estados são abastecidos, precariamente, por uma única fonte de energia: óleo diesel.

A região não produz uma só gota do óleo diesel queimado nas usinas. Ele vem de São Paulo, do Rio de Janeiro e até de outros países, como Índia, Estados Unidos e Venezuela.

O resultado é uma energia até cinco vezes mais cara do que a utilizada no restante do país. Se fosse integralmente repassada ao consumidor final, essa diferença praticamente inviabilizaria a venda da energia das termelétricas.

Levar o óleo diesel às termelétricas da Amazônia é uma operação, além de custosa, complicada. Todos os meses atracam em Manaus cinco petroleiros carregados com 180 milhões de litros de óleo para abastecer as usinas e o setor de transportes da Região Norte. Os petroleiros percorrem quase 6.000 quilômetros, do Sudeste até Manaus.

De lá, o diesel é levado para outras cidades da Região Norte a bordo de quase 200 balsas-tanque e 500 caminhões. Há trechos, como o que se percorre até Cruzeiro do Sul, no Acre, que exigem mais de 4.000 quilômetros de navegação pelos rios. A viagem dura 25 dias, ou mais, além dos 15 gastos inicialmente no transporte a partir do Sudeste, dependendo das dificuldades criadas pela natureza. Nos períodos de seca, quando o nível dos rios fica muito baixo, o transporte por balsas é interrompido durante quatro meses e o combustível precisa ser estocado para não haver desabastecimento na cidade.

Nas comunidades ribeirinhas onde a única fonte de energia é um pequeno gerador, os moradores precisam racionar combustível para ter luz o mês inteiro. E, mesmo assim, apenas parcialmente, porque nesses casos o equipamento só é ligado três horas por dia, geralmente à noite.

Observa-se a grande dependência da população em relação ao combustível (óleo diesel) para manter as mínimas condições de vida nas diversas comunidades e cidades amazônicas, com escolas, supermercados, hospitais e moradias das pessoas em condições dignas.

A Eletrobras afirma que Rondônia tem capacidade de geração de energia elétrica suficiente para abastecer duas vezes o consumo de todo o estado, mas o sistema limitado de transformação e distribuição não permite fornecimento 100% eficiente. Para se ter uma ideia, em 2011 no mês de outubro, a média de consumo em Rondônia foi de 570 megawatts. A energia gerada foi 1 milhão de megawatts. Quase que o dobro.

Segundo o diretor de operações da Eletrobras Distribuição Rondônia, Luiz Marcelo, a relação entre geração e transmissão é tranquila. O problema é quanto à distribuição. Segundo Luiz, as redes são muito extensas. Há localidades distantes e de difícil acesso. A Eletrobras é responsável pela rede de distribuição em Rondônia e Acre.

Rondônia conta com 27 usinas termelétricas, terceirizadas. Fornece o óleo diesel aos investidores dessas usinas e faz a gestão do contrato. As principais estão na região dos municípios de Machadinho do Oeste, Buritis e nos distritos de Calama, São Carlos e Surpresa, em Porto Velho, e na capital. Segundo a ANEEL, em 2022, as 13 maiores usinas termelétricas de Rondônia devem ser desativadas. O projeto é uma parceria entre o Ministério de Minas e Energia, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e a Energisa. Esse é o maior programa de desligamento de termelétricas e ampliação de subestação de transmissão de energia do estado.

Mais de 70 mil clientes devem ser beneficiados com a conclusão da primeira parte do projeto. De acordo com o diretor-presidente da Energisa Rondônia, essa quantidade é equivalente a 95% dos consumidores. Os demais serão atendidos em outra etapa. As usinas estão localizadas nas seguintes regiões: Machadinho do Oeste, Vale do Anari, Cujubim, Alvorada do Oeste, São Francisco, Costa Marques, Campo Novo de Rondônia, União Bandeirantes, Nova Califórnia, Extrema, Boa Vista do Pacarana, Vista Alegre do Abunã e Buritis.

A SEGUIR, OS DADOS DA GERAÇÃO DE ENERGIA EM CADA ESTADO DA REGIÃO NORTE (FONTE: ANEEL):

A. Amazonas: UTE (138,19 MW)

- Biomassa: 02 usinas – 19,60 MW (14,18%)
- Fóssil: 33 usinas – 118,59 MW (85,82%)

B. Acre: UTE (105,53 MW)

- Biomassa: 01 usina – 28,97 MW (27,45%)
- Fóssil: 03 usinas – 76,56 MW (72,55%)

C. Rondônia: UTE/UFV/PCH (85,35 MW)

- Biomassa: 02 usinas – 1,05 MW (1,23%)
- UFV: 02 usinas – 10,50 MW (12,30%)
- PCH: 04 usinas – 73,80 MW (86,47%)

D. Pará: UHE/UTE (652,70 MW)

- Biomassa: 10 usinas – 33,71 MW (5,16%)
- Fóssil: 04 usinas – 606,50 MW (92,92%)
- Hídrica: 01 usina – 12,50 MW (1,92%)

E. Roraima: UTE (315,08 MW)

- Biomassa: 07 usinas – 125,38 MW (39,79%)
- Fóssil: 05 usinas – 189,70 MW (60,21%)

F. Amapá: UHE/UTE (321,50 MW, dados de 2014)

- Hidrelétrica: 302,21 MW (94%)
- Térmica: 19,29 MW (6%)

Observação: a partir de 2015 a rede elétrica do AP passou a ser integrada ao Sistema Nacional de Energia Elétrica.

A maior parte do transporte fluvial brasileiro acontece no Arco Norte, região composta pelos estados de Roraima, Amapá, Amazonas, Pará e Maranhão, com grande logística portuária, e onde está situada a maior bacia hidrográfica do mundo. Essa região hidrográfica da Amazônia possui cerca de 16.000 quilômetros de rios navegáveis que apresentam condições ideais para o transporte fluvial de cargas, visto que estão localizados em planaltos ou planícies, sem quedas d'águas em seus percursos.

As principais "hidrovias" do país são: Tocantins-Araguaia, Solimões-Amazonas, Teles Pires-Tapajós, São Francisco, Madeira, Paraguai-Paraná, Tietê-Paraná e Taquari-Guaíba.

As hidrovias são vias de transporte aquático que se dão sobre trechos navegáveis de rios, lagos e mares, podendo ser naturais ou artificiais. O modal de transporte aquaviário apresenta vantagens como os baixos impactos ambientais, menores custos de deslocamento e grande capacidade de transporte de carga. Uma de suas principais desvantagens é a lentidão nos traslados.

A SEGUIR, APRESENTAMOS ALGUNS DADOS SOBRE AS PRINCIPAIS HIDROVIAS LOCALIZADAS NA REGIÃO NORTE DO BRASIL:

A. Hidrovia do Amazonas: localizada na Região Norte, estendendo-se por 1.646 quilômetros. Atende a uma área formada por 29 municípios em três estados diferentes (Amapá, Amazonas e Pará). Compreende os rios da bacia do Rio Amazonas, principal curso d'água que ela atravessa. Essa hidrovia responde, de acordo com dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a 65% da carga transportada na região, como combustíveis, grãos e óleos minerais.

B. Hidrovia do Madeira: localizada também no Norte do Brasil, atende a 11 municípios no Amazonas e em Rondônia. Estende-se por 1.060 quilômetros e é importante para o escoamento de produtos derivados do agronegócio, como soja, milho e açúcar. A Hidrovia do Madeira liga a capital Porto Velho até o Rio Amazonas, na altura da cidade amazonense de Itacoatiara.

Tem aproximadamente 1.450 quilômetros de extensão e sua largura varia entre 440 metros e 9.900 metros na foz, com profundidade também variável de acordo com as estações seca e chuvosa, chegando a mais de 13 metros, o que permite, no período de sua enchente, a navegação de navios, inclusive oceânicos, até Porto Velho. É utilizada principalmente para o escoamento da produção de soja do sul de Rondônia e oeste de Mato Grosso.

Atualmente, são exportadas através da Hidrovia do Madeira cerca de 2,3 milhões de toneladas de soja por ano. Além do Rio Madeira, os Rios Mamoré e Guaporé são os que oferecem melhores condições de navegabilidade. O principal porto do estado é o de Porto Velho, que desde 1997 é administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH), por delegação ao estado de Rondônia. Pelo Porto de Porto Velho é embarcada boa parte das riquezas produzidas em Rondônia e nos estados vizinhos, assumindo um papel importante no escoamento da produção regional, tornando-se fundamental no desenvolvimento econômico do estado de Rondônia. Hoje, o porto encontra-se realizando operações de exportação através de sua área plenamente alfandegada. A estrutura conta com um armazém com capacidade de 720 m³ de área útil e pátio asfaltado cercado com alambrado, perfazendo área total de mais de 3.000 m². A falta de dragagem no Rio Madeira durante a vazante prejudica a navegabilidade e o transporte de cargas. O Rio Madeira banha os estados do Amazonas e de Rondônia e é uma das principais rotas fluviais das embarcações que transportam suprimentos, escoam produção agrícola e combustíveis na região.

Pelo rio são transportados nas embarcações aproximadamente 5 milhões de toneladas de grãos, de acordo com a Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (FENAVEGA). O transporte de derivados de petróleo também sofre com os problemas gerados pela falta de intervenções no rio. "No verão, no período de águas fartas, um comboio de um empurrador e três barcas, que transporta em média 9 milhões de litros passa a levar 3 milhões com mesmo equipamento. É grave principalmente para o Brasil. Economizamos para o Brasil R\$ 1,8 bilhão e não se investe R\$ 100 milhões decentemente no Rio Madeira. Nós navegamos porque somos teimosos", relatou o presidente da Fenavega. Durante o período das cheias, as embarcações, em média, passam oito dias navegando para cumprir o trajeto de Manaus a Porto Velho, que inclui o trecho do Rio Madeira. Já no período da vazante – quando os níveis das águas baixam – são necessários até 15 dias para navegar a mesma distância. O tempo de navegação é maior porque as embarcações não seguem viagem à noite e na madrugada. A restrição eleva em 30% o custo do transporte de cargas e de passageiros na vazante, que ocorre entre os meses de julho e outubro.

C. Hidrovia do Tocantins-Araguaia: atende a 300 municípios de estados das Regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil, além do Distrito Federal. Estende-se por 1.960 quilômetros, e, durante as cheias, os trechos navegáveis chegam a 2.000 quilômetros. Realiza o transporte de cargas como grãos, combustíveis e óleos minerais.

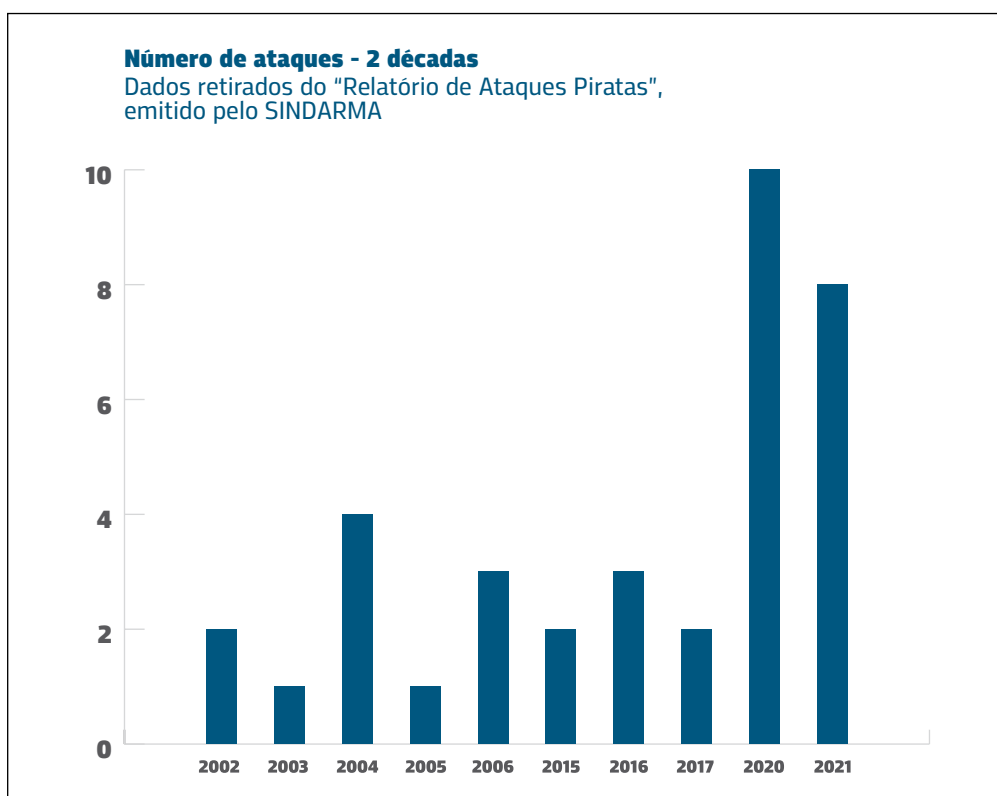
Histórico



2.

Histórico do problema

Os pequenos roubos a bordo dos comboios de combustível que rasgam a selva amazônica sempre existiram, como nas cidades ou metrópoles. Mas a escalada dessa situação, ao ponto de criar um ambiente de insegurança para todos os envolvidos nesse modal de transporte, nos remete ao ano de 2002, onde dois eventos totalizaram uma perda de mais de 300 mil litros de combustível e roubo de pertences das tripulações, mas sem atentado à vida desse pessoal. No ano de 2004 foram 4 incidentes, incluindo roubo de equipamentos de bordo (rádios de transmissão, motores de popa etc.). Também sem feridos.



De 2002 a julho de 2006, aproximadamente 11 empresas de navegação fluvial foram vítimas dos criminosos. Ao todo, mais de 1,6 milhão de litros de combustíveis foram roubados pelos criminosos, objetos pessoais e equipamentos das embarcações.

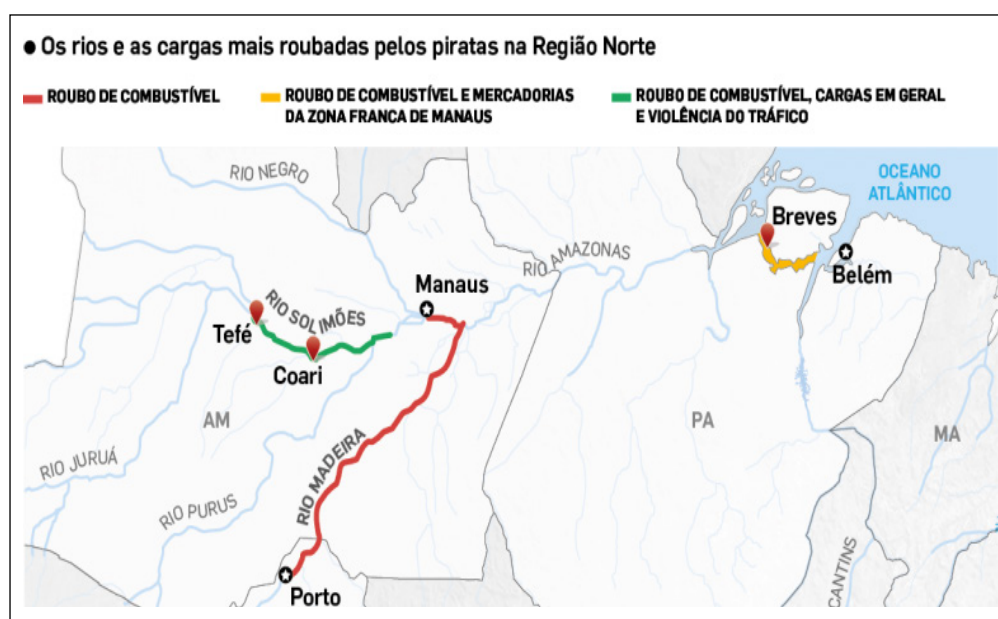
A partir de 2015 temos a escalada dos roubos de maior vulto, dois deles ocorrendo na orla de Manaus. Os roubos na navegação pelo estreito de Breves também passam a chamar a atenção das autoridades públicas.

Entre 2020 e 2021, existe registro de aproximadamente 20 atuações desses criminosos, sendo possível identificar um mapa de calor desses roubos no trecho de navegação entre Itacoatiara e Parintins, na calha do Rio Amazonas.

Chega a R\$ 100 milhões o prejuízo anual causado por furtos e roubos de cargas cometidos por piratas em rios do Amazonas, incluindo aí combustíveis e diversas outras cargas comerciais. Segundo o Sindicato das Empresas de Navegação no estado do Amazonas (Sindarma), a principal suspeita é que o combustível seja usado para abastecer o garimpo ilegal de ouro na região, além do próprio comércio ilegal de combustível na Região Norte, com a venda das cargas roubadas em postos (flutuantes ou não) das cidades amazônicas, particularmente na região de Manaus. O roubo de combustível representa 70% do prejuízo de R\$100 milhões por ano para as empresas que fazem transporte de carga na Região Norte. Eletrônicos da Zona Franca de Manaus representam a maior parte do restante.

Além do aumento do número de casos e do volume roubado nas embarcações, as quadrilhas passaram a agir com mais violência e agressividade, mediante tortura dos tripulantes, agressões físicas, sequestro e ameaças de morte. Houve casos em que os tripulantes ficaram dias sob ameaças dos ladrões enquanto o roubo era realizado, criando um cenário de pânico e grande pressão psicológica.

Tratam-se de grupos fortemente armados, que em algumas situações estão caracterizados com roupas militares para confundir a tripulação e que utilizam pequenas e rápidas embarcações (voadeiras e lanchas) para a abordagem e outras de apoio, como balsas de médio porte, para a realização da transferência do produto roubado.



Fonte: <https://www.diariodaamazonia.com.br/porto-velho-esta-na-rota-de-saque-dos-piratas/>

No Amazonas, os combustíveis são os principais alvos das quadrilhas, por ser uma carga fácil de desviar e comercializar, segundo o Sindarma. Nos últimos anos, os principais trechos onde ocorreram ataques de piratas são:

A. Trecho do Rio Solimões, nas proximidades de Coari



Fonte: <https://www.diariodaamazonia.com.br/porto-velho-esta-na-rota-de-saque-dos-piratas/>

B. No Rio Negro, orla de Manaus



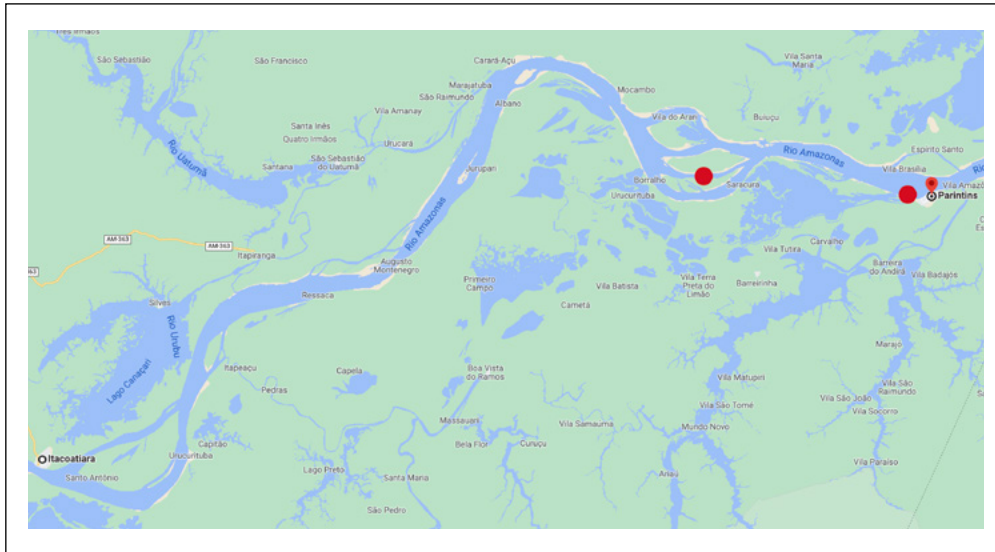
Fonte: Google maps

C. Trecho do Rio Amazonas, no Estreito de Breves no Pará: trecho utilizado por embarcações que seguem de Manaus para Belém com cargas da Zona Franca de Manaus e outros produtos.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/358388082817184561/>

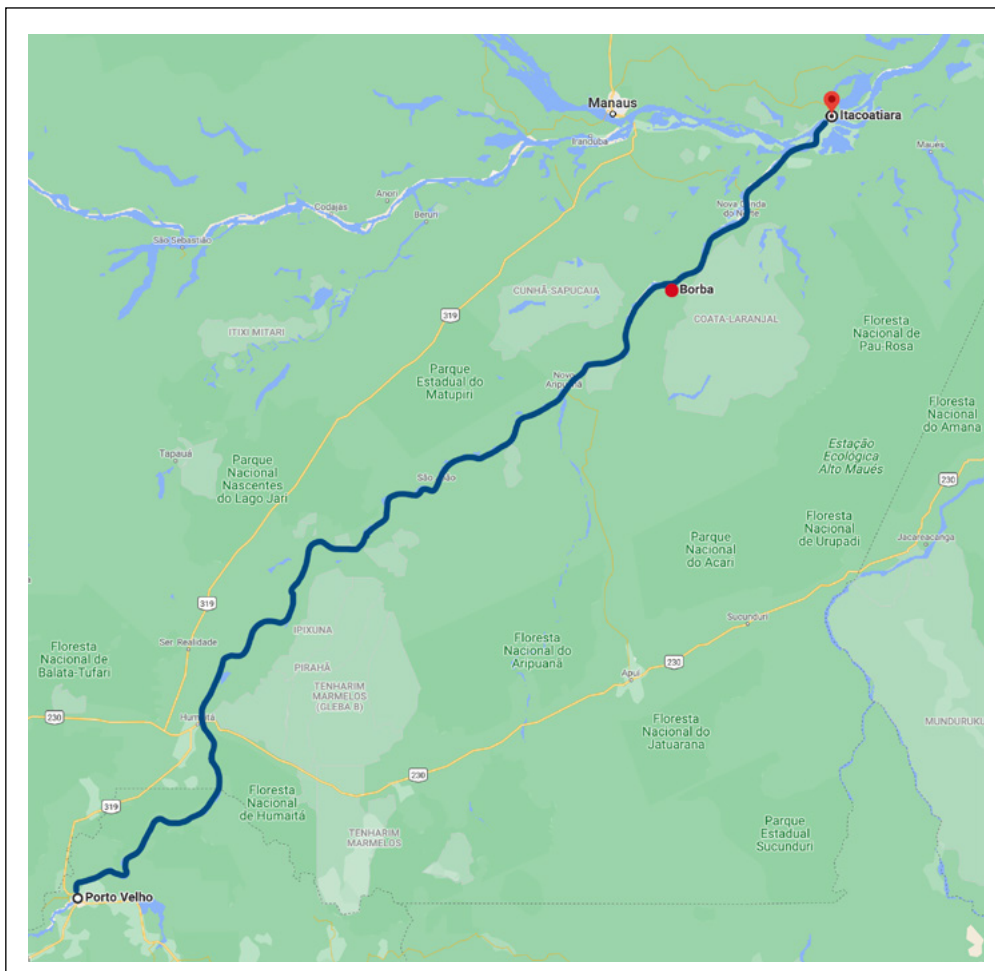
D. Trecho do Rio Amazonas, entre Itacoatiara e Parintins



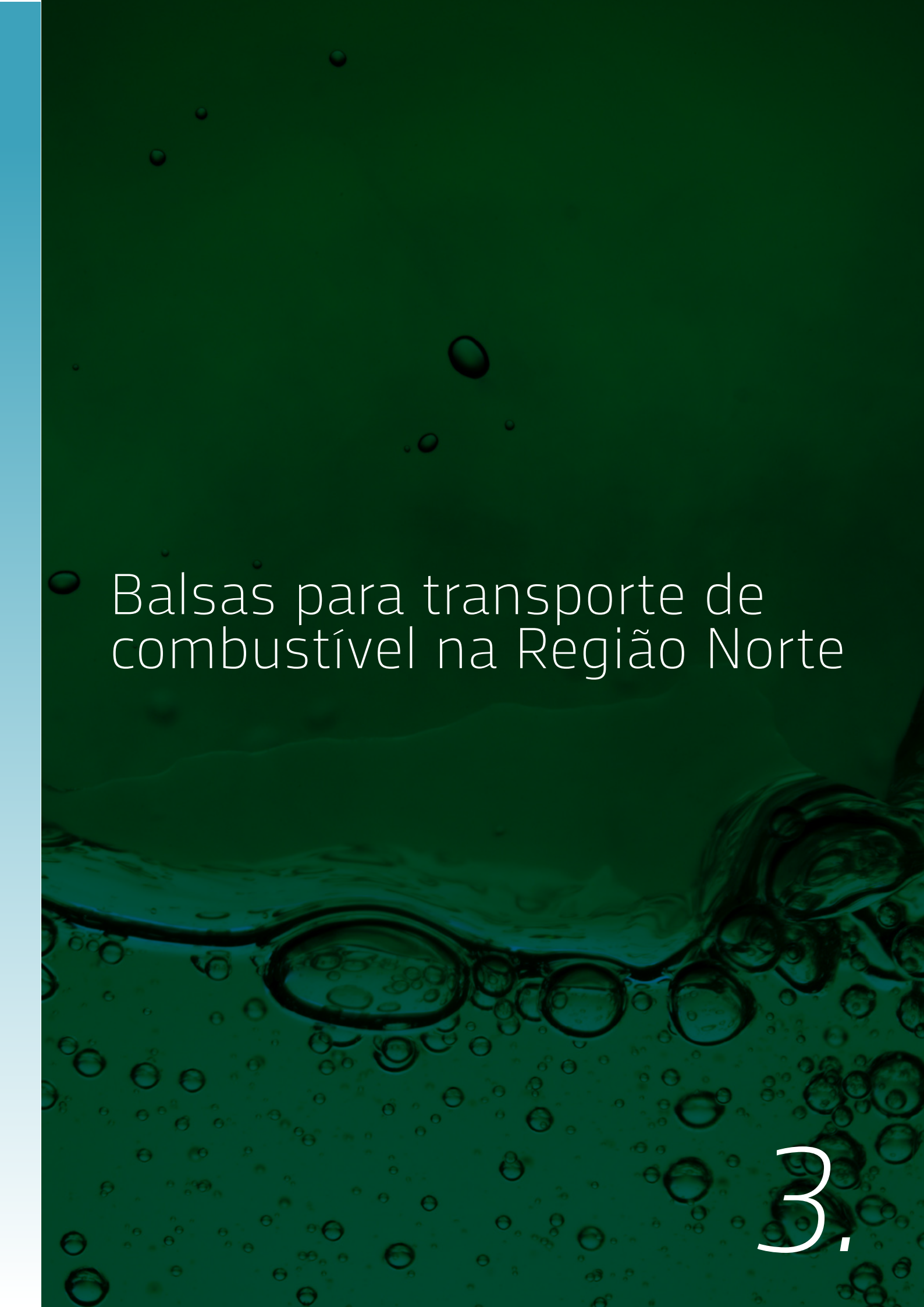
Fonte: Google Maps

E. Trecho do Rio Madeira, entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara:

Borba - cidade onde houve atuação de grupos armados contra balsa de combustíveis.



Fonte: Google Maps



Balsas para transporte de combustível na Região Norte

3.

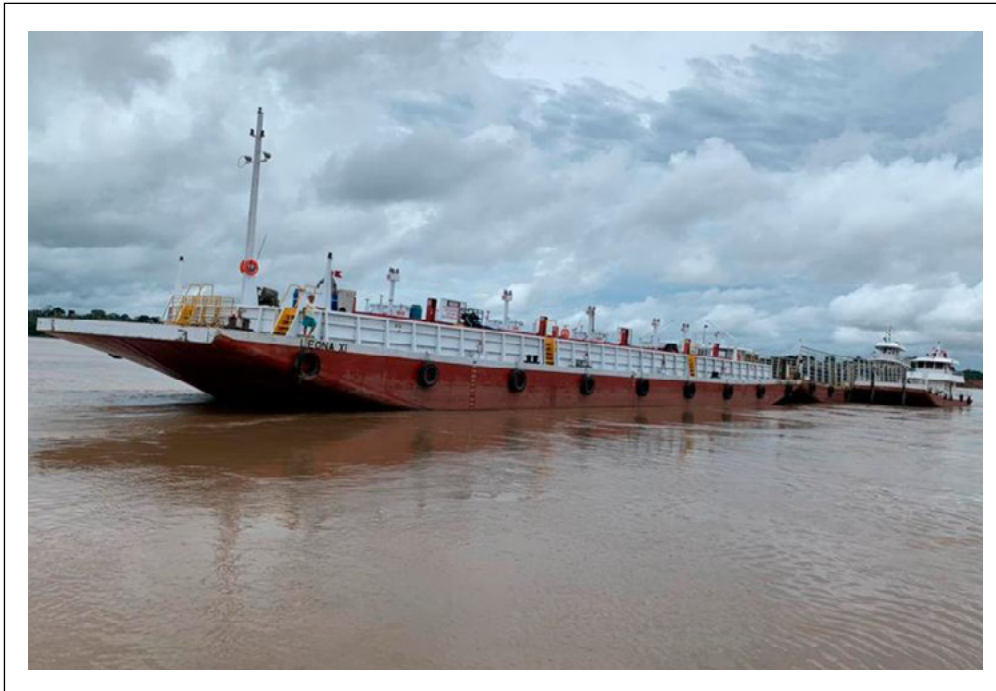
Balsas para transporte de combustível na Região Norte



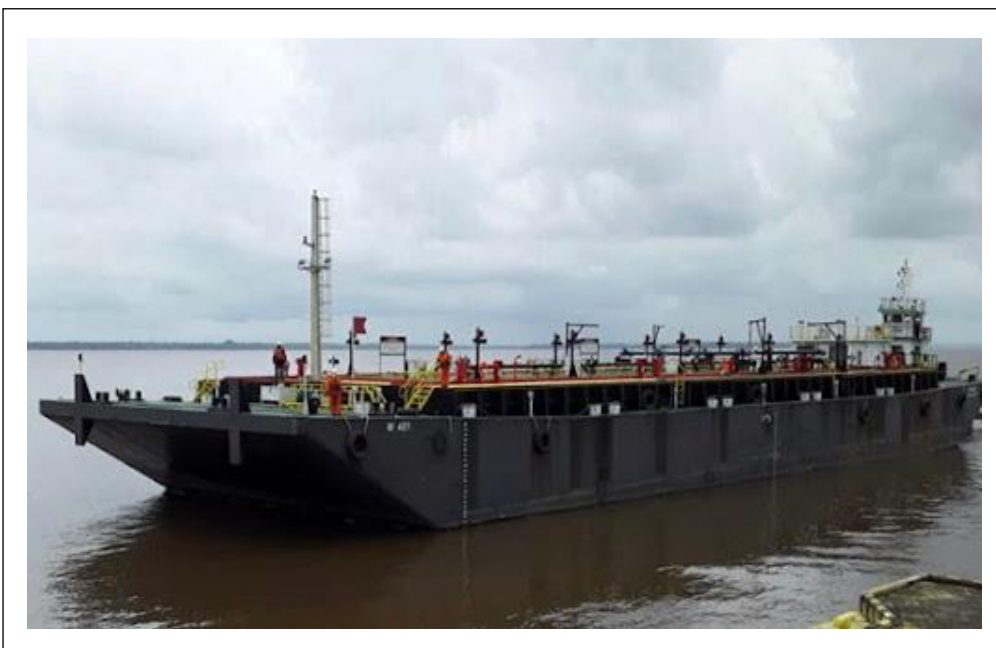
Fonte: <http://www.juruaestaleiro.com.br/construcao-naval/balsa-para-transporte-de-graneis-liquidos/>



Fonte: <https://guindastestheodoro.com.br/produto/balsa-p-agua-ou-combustivel-2012-3-500-000-litros/>



Fonte: <https://amazonasatual.com.br/policia-apreende-balsa-com-gasolina-diesel-e-botijas-de-gas-sem-licenca-no-am/>



Fonte: <https://amazonasatual.com.br/policia-apreende-balsa-com-gasolina-diesel-e-botijas-de-gas-sem-licenca-no-am/>



Fonte: <https://www.diariodaamazonia.com.br/seca-do-rio-madeira-pode-deixar-rondonia-e-acre-sem-combustivel/>



Fonte: <https://www.transportabrasil.com.br/2012/10/estiagem-prejudica-transporte-de-combustivel-para-ro-am-e-mt/>

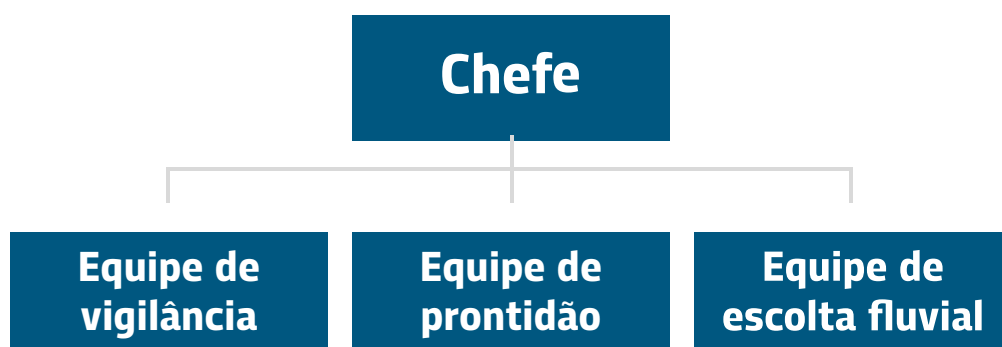
An aerial photograph of a large oil tanker ship, viewed from a high angle, sailing on the ocean. The ship's deck is filled with various structures, including cranes, pipes, and storage tanks. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text "Segurança dos comboios de transporte de combustíveis" is written in white, sans-serif font across the middle of the image.

Segurança dos comboios de transporte de combustíveis

4.

Segurança dos comboios de transporte de combustíveis

O transporte de cargas de valor considerável pode ser provido de segurança patrimonial, a ser prestado por empresas especializadas, e, no caso de escolta armada, devidamente autorizadas pelo Departamento da Polícia Federal, cujo critério de contratação caberá a cada transportador. Ressalta-se que os custos operacionais e adequações logísticas nas embarcações de transporte da carga deverão ser maiores, portanto, de responsabilidade de cada entidade. Além disso, deve-se fazer uma avaliação do risco da atividade, o que contribuirá no processo decisório. Para cumprir uma tarefa de segurança de embarcações para logística de transporte de combustíveis, o responsável pode planejar as equipes de acordo com a disponibilidade de recursos e de pessoal. Destarte, uma sugestão de organização para o cumprimento desse tipo de tarefa é a seguinte:



Fonte: Mario F A Brayner

- A.** Para a constituição dos grupos anteriormente especificados (quantidade de pessoal), deverá ser levada em consideração a atividade em tela, a disponibilidade de recursos financeiros para contratação de agentes de segurança e a duração do percurso
- B.** Ao longo da missão, a critério do chefe, deverá ser avaliada a possibilidade de rodízio de funções entre as equipes que constituem os diferentes grupos, em face da duração da tarefa.

A blue-tinted photograph of a person's arm and hand working on a laptop. In the foreground, a pair of glasses and a pen are visible on a desk. The text 'Atribuições' is overlaid on the image.

Atribuições

5.

Atribuições

1) TRANSPORTADOR CONTRATANTE

1.1) Reunir as informações disponíveis por meio de imagens (fotos, cartas, croquis e filmagens, por exemplo) e documentação relativa à tarefa, levando em consideração as ações ocorridas contra comboios ou embarcações de transporte de combustíveis ao longo da rota estabelecida.

1.2) Realizar o planejamento logístico, levando sempre em conta o tempo da missão e a possibilidade de ocorrência de situações de contingência, tais como problemas mecânicos na embarcação, problemas de saúde do pessoal da segurança, condições climáticas adversas que atrasem o deslocamento planejado, entre outras.

1.3) Informar-se quanto ao itinerário de ida e de volta, bem como quais os pontos de apoio que estão planejados.

1.4) Planejar a execução da tarefa de segurança levando em consideração **04 (quatro) aspectos importantes:**

A. Qual a embarcação ou comboio a ser deslocado;

B. Qual a possibilidade de atuação de grupos armados contra essa embarcação ou comboio, com base em dados históricos de ocorrências semelhantes e informações locais;

C. Qual a estimativa de prejuízo em face desse tipo de ação;

D. Qual a equipe de segurança a ser contratada, com dados prévios de identificação e qualificação de cada um dos seus membros.

1.5) Planejar e executar o emprego das comunicações e ligações da embarcação ou comboio com a empresa.

1.6) Checar a embarcação, por meio de inspeções no início e no final da preparação, antes do embarque do material e pessoal, certificando-se de que nada seja esquecido.

1.7) Estabelecer parcerias junto às empresas de segurança patrimonial que prestam esse tipo de serviço, de modo a criar vínculos e ter solução de continuidade nas diversas missões de transporte de combustíveis.

1.8) Gerenciar os riscos no planejamento da atividade de transporte da carga, visando à tomada de decisão quanto à realização ou não da escolta armada ou vigilância patrimonial da carga.

2) RECOMENDAÇÕES PARA A EMPRESA DE SEGURANÇA CONTRATADA

2.1) Equipe de vigilância (dependendo do tamanho da embarcação, em pontos-chaves)

A. Após a chegada à embarcação, realizar a varredura da mesma, fazer uma minuciosa inspeção dos diversos locais e identificar a localização dos postos de vigia levantados durante o planejamento, a fim de retificar ou ratificar os pontos.

B. Estabelecer o dispositivo de proteção aproximada em 360°, em complemento ao sistema já existente na estrutura a ser protegida, de forma a cobrir áreas passivas e priorizar o emprego de pessoal nos acessos e locais para melhor observação dos setores.

C. Estabelecer sinais convencionados para o acionamento do "alerta oportuno" às demais equipes.

D. Ficar atenta a possíveis atitudes suspeitas nas proximidades.

2.2) Equipe de prontidão (sugere-se verificar o efetivo mínimo necessário, conforme a gestão dos riscos no planejamento operacional).

A. Ficar em condições de reforçar a equipe de vigilância ao longo do perímetro da embarcação, assegurando a necessária articulação dos postos para a defesa/proteção das instalações.

B. Ficar, ainda, em condições de reforçar o controle de pontos críticos ou vulneráveis no interior da embarcação (tanques de combustível).

C. Ficar em condições de constituir-se numa força de proteção, na forma devidamente treinada em seu curso de formação para o exercício da atividade.

D. A critério da contratada, poderá ou não existir.

2.3) Equipe de escolta fluvial (a critério da contratada)

- A. Ficar em condições de constituir-se numa força de proteção, em condições de deslocar-se e evadir-se. Para isso, deverá ter mobilidade tática assegurada (emprego de embarcações táticas de assalto) e proteção adequada para ampliar a capacidade de resposta por ocasião do seu emprego.
- B. Ficar em condições de realizar patrulhamentos nas proximidades da embarcação, contribuindo para a fiscalização e controle da circulação nessas áreas.
- C. Estabelecer segurança por ocasião de paradas/abicação para manutenção ou outra necessidade, se for o caso.
- D. Por onerar demasiadamente a contratada, poderá ou não existir.

3) FORÇA DE SEGURANÇA PÚBLICA

Dentro das normas e procedimentos das capitânicas, a questão sobre situações que envolvam ilícitos a bordo é formalizada da seguinte maneira (NPCF – CFAOC / NPCP – CPAOR):

"As autoridades competentes para investigar e coibir os ilícitos penais praticados a bordo dos navios mercantes são os órgãos de segurança pública estadual e federal, dentre eles a Polícia Federal."

"A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo dos navios mercantes é a Polícia Marítima, exercida pela Polícia Federal. Para as demais embarcações, as comunicações deverão ser feitas à Delegacia de Polícia em cuja jurisdição tenha ocorrido o fato, a qual cabe investigar e coibir o ilícito."

De fato, os departamentos de segurança pública estaduais têm suas responsabilidades constitucionais claramente descritas. O engajamento com tais entidades é que vai demonstrar o real suporte e proteção existente, além do estipulado em regras e convenções.

Cabe aos departamentos de segurança pública garantir um ambiente seguro para a navegação nos territórios sob sua responsabilidade.

Isso não é uma responsabilidade final das distribuidoras ou empresa de navegação.

4) AUTORIDADE MARÍTIMA LOCAL

São atribuições da autoridade marítima a realização de inspeções navais, atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores.

Essas inspeções se realizam de várias maneiras, uma delas é através de patrulhas navais que percorrem a malha fluvial sob sua responsabilidade, abordando as embarcações e verificando as conformidades legais.

A autoridade marítima também se apresenta quando demandada por outros órgãos governamentais, que necessitam do apoio naval para a execução de alguma faina, dentro do ambiente de atuação da Marinha de Guerra (p.ex.: apreensão e desmobilização de balsas de garimpo ilegal, interceptação de embarcações utilizadas para o tráfico de drogas e de armas etc.).



5) COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO

De acordo com a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, o comandante é o tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo.

As responsabilidades e deveres do comandante de bordo, para a navegação interior, se encontram edificadas na NORMAM 13 – Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários. De relevância, citamos as seguintes atribuições conferidas legalmente a ele:

"Tomar todas as precauções para completa segurança da embarcação, quer em viagem, quer no porto;"

"Responder por quaisquer penalidades impostas à embarcação, por infração da Legislação em vigor, resultantes de sua imperícia, omissão ou culpa, ou de pessoas que lhe sejam subordinadas apontando, nesse caso, o responsável;"

"Resistir, por todos os meios e modos, às violências que forem intentadas contra a embarcação e sua carga, garantindo-se, documentadamente, por protestos;"

"Dar conhecimento à Administração da Empresa e à Capitania dos Portos de todas as irregularidades havidas a bordo;"

"Fazer com que os passageiros cumpram as determinações em vigor a bordo da embarcação de forma que não acarretem risco para a embarcação, tripulantes e demais passageiros;"

Na navegação interior dentro da Região Amazônica, as seguintes atribuições são adicionadas (NPCF – CFAOC / NPCP – CPAOR):

"Na ocorrência de um assalto ou roubo, o Comandante deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais minucioso possível, que conterá a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser encaminhado à Capitania com jurisdição sobre o porto, para fins de abertura de Inquérito Administrativo."

Em resumo, o comandante tem a responsabilidade e dever, primordial e soberano a bordo, da proteção de sua tripulação, dos passageiros, da embarcação e da carga transportada.

Sistema de gerenciamento de segurança

6.

Sistema de gerenciamento de segurança

Todas as empresas de navegação devem possuir um sistema de gestão de segurança, alcançando todas as atividades exercidas pela empresa, sua força de trabalho e considerando o local de atuação e operação. Esse sistema tem como pano de fundo uma série de regulamentos nacionais aplicáveis ao transporte fluvial de combustíveis e suas derivações para os requisitos ambientais, de saúde, laborais, de fiscalização, dentre mais de uma dezena de setores que demandam controles e processos.

Segurança Patrimonial

Essa segurança é conhecida por ser estratégica e essencial para evitar grandes prejuízos. Ainda assim, ela visa controlar esses danos para manter a integridade física das pessoas e da organização.

A segurança patrimonial é um conjunto de ações preventivas para reduzir riscos de um patrimônio. Esse conjunto é composto por uma gestão administrativa, controle de acesso, vigilância patrimonial, prevenção de incêndios, entre outras medidas.

Portanto, a segurança patrimonial tem o intuito de proteger os bens em empresas, instituições, locais de trabalho (como as embarcações).

Na definição jurídica, patrimônio é tudo aquilo que é medido monetariamente de forma passiva ou ativa.

Objetivo da segurança patrimonial é prevenir: roubos, furtos, sequestros, invasões, roubos de informações, espionagem, depredações, dentre vários outros.

Portanto, são realizadas atividades de inteligência para identificar, acompanhar e avaliar as possíveis ameaças dentro do ambiente onde as empresas atuam.

'Security' / Proteção

No ambiente aquaviário existem dois termos importantes na língua inglesa: '*safety*' e '*security*'. '*Safety*' diz respeito à segurança que envolve as pessoas no seu ambiente de trabalho, no seu trânsito, às condições ambientais onde a atividade produtiva se realiza, ao resguardo da reputação da empresa, diante de situações inesperadas (como acidentes), à maneira adequada de operar seus ativos e facilidades.

'*Security*' é exatamente o conceito de segurança patrimonial.

Para diferenciar essas duas situações, no ambiente marítimo e fluvial, a Autoridade Marítima criou o termo 'proteção', que iremos utilizar daqui por diante, mote dessa diretriz.

A. Departamento de Proteção

As empresas de navegação devem ter uma área específica para discutir os temas de segurança patrimonial, com pessoal experiente no assunto e devida qualificação.

Recomenda-se aos responsáveis nesse departamento criar pontes de comunicação com todas as entidades que atuam e têm responsabilidade direta ou indireta nos assuntos de segurança patrimonial, como mínimo: órgãos de segurança pública, associação patronal, empresas contratantes etc.

Capturar, registrar e avaliar as situações de ilícitos nos trajetos da navegação de suas embarcações e comboios é fundamental, para criar um ambiente de inteligência e ações preventivas. Ter claro onde estão os mapas de calor dessas ações ilegais, a partir de informações internas ou externas.

Em definitivo, nas situações de risco à proteção da embarcação, o departamento de segurança patrimonial deve discutir, com as demais áreas da companhia e com os comandantes de bordo, os planos de viagem nessas áreas de risco. A opção pelos planos de viagem não exclui a responsabilidade das transportadoras contratadas, tratando-se apenas de medidas orientativas.

Uma vez todos esses processos estando em vigor, revisar regularmente as análises realizadas e as ameaças existentes, fazendo as correções necessárias.

B. Seguro P&I (*Protection and Indemnity Insurance*)

"O seguro de P&I garante cobertura para os riscos de responsabilidade civil dos armadores causados pelo navio, seja por colisão a outras embarcações, danos às cargas transportadas, poluição ambiental, avarias ao cais e a docas, lesão corporal da tripulação ou passageiros, entre outros." (Gerente de Riscos de Transportes, Marítimos e Aviação do IRB Brasil RE, Flávio Borges.)

Trata-se de um seguro bastante específico, que fornece cobertura a armadores, operadores e afretadores no que diz respeito às suas responsabilidades por perdas e danos causados a terceiros na operação comercial de embarcações.

Esse seguro já está presente nos requisitos de algumas empresas distribuidoras de combustível, no sentido de proteger a embarcação, com sua tripulação e carga, tendo em vista várias situações inesperadas, dentre elas o roubo de produto. A sua contratação faz parte da discussão contratual, tendo em vista o seu custo, que fará parte da planilha financeira desse acordo entre as empresas.

Certamente não resolve o problema material do roubo e suas consequências, mas reduz os danos financeiros. Em que pese o incremento do seu valor atual, em função da região estar reconhecida como uma área de grande risco. A contratação do seguro será avaliada individualmente por cada transportador.

C. Empresa de Vigilância a Bordo

Dentro do planejamento de proteção da empresa de navegação, precisa ser contemplado um processo de diligência (*'due diligence'*) nas empresas de vigilâncias que se apresentarem para o processo de contratação. Alinhado a isso, é preciso que os vigilantes, além de toda a qualificação exigida, sejam treinados no ambiente fluvial e suas nuances (diferente do ambiente terrestre), para que tenham o comportamento adequado nos cenários potenciais de ameaça a bordo.

Os acordos coletivos de trabalho definem, em alinhamento com a CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, os horários de trabalho e descanso dos trabalhadores de cada associação. Atentar para a situação do tempo de navegação, tendo a bordo alguém regido por acordos terrestres.

A statue of Lady Justice, blindfolded and holding scales of justice, set against a dark blue background with a light blue vertical bar on the left.

Legislação pertinente à escolta armada

7.

Legislação pertinente à escolta armada

A Portaria 3233, de 10 de dezembro de 2012, do Departamento de Polícia Federal, regula as atividades a serem desenvolvidas por empresas de segurança especializadas, armada ou desarmada.

De fato, há o entendimento de que o transporte de cargas líquidas pelos rios da Região Norte é considerado como patrimônio das empresas, bem como todos os meios empregados nessa atividade (balsas, empurradores e afins).

Para um melhor entendimento do que é a atividade de segurança armada, esse MBP destaca, da legislação em vigor, alguns artigos que devem nortear o planejamento da segurança a bordo das embarcações que realizam o transporte de combustíveis pelas calhas dos rios da Região Norte.

Inicialmente, há a definição da finalidade e definição do que trata a portaria em tela, regulando a atividade de segurança armada ou não:

Art. 1º. A presente Portaria disciplina as atividades de segurança privada, armada ou desarmada, desenvolvidas pelas empresas especializadas, pelas empresas que possuem serviço orgânico de segurança e pelos profissionais que nelas atuam, bem como regula a fiscalização dos planos de segurança dos estabelecimentos financeiros.

§ 1º As atividades de segurança privada serão reguladas, autorizadas e fiscalizadas pelo Departamento de Polícia Federal - DPF e serão complementares às atividades de segurança pública nos termos da legislação específica.

§ 3º São consideradas atividades de segurança privada:

I - vigilância patrimonial: atividade exercida em eventos sociais e dentro de estabelecimentos, urbanos ou rurais, públicos ou privados, com a finalidade de garantir a incolumidade física das pessoas e a integridade do patrimônio;

II - transporte de valores: atividade de transporte de numerário, bens ou valores, mediante a utilização de veículos, comuns ou especiais;

III - escolta armada: atividade que visa garantir o transporte de qualquer tipo de carga ou de valor, incluindo o retorno da equipe com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários.

Em seguida, definem-se algumas terminologias importantes para que se entenda o papel de cada ator do sistema:

Art. 2º. Para os efeitos desta Portaria são utilizadas as seguintes terminologias:

I - empresa especializada: pessoa jurídica de direito privado autorizada a exercer as atividades de vigilância patrimonial, transporte de valores, escolta armada, segurança pessoal e cursos de formação;

II - empresa possuidora de serviço orgânico de segurança: pessoa jurídica de direito privado autorizada a constituir um setor próprio de vigilância patrimonial ou de transporte de valores, nos termos do Art. 10, § 4º da Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983;

III - vigilante: profissional capacitado em curso de formação, empregado de empresa especializada ou empresa possuidora de serviço orgânico de segurança, registrado no DPF, e responsável pela execução de atividades de segurança privada; e

IV - plano de segurança: documentação das informações que detalham os elementos e as condições de segurança dos estabelecimentos referidos no Capítulo V. **(Redação do inciso dada pela Portaria DPF Nº 3258 DE 02/01/2013.)**

Para a contratação de uma empresa de segurança especializada, o transportador contratante deverá observar os seguintes itens especificados na legislação, no tocante à empresa prestadora do referido serviço:

Art. 4º. O exercício da atividade de vigilância patrimonial, cuja propriedade e administração são vedadas a estrangeiros, dependerá de autorização prévia do DPF, por meio de ato do Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, publicado no Diário Oficial da União - DOU, mediante o preenchimento dos seguintes requisitos:

I - possuir capital social integralizado mínimo de 100.000 (cem mil) UFIRs; os elementos e as condições de segurança dos estabelecimentos referidos no Capítulo V. **(Redação do inciso dada pela Portaria DPF Nº 3258 DE 02/01/2013.)**

II - provar que os sócios, administradores, diretores e gerentes da empresa de segurança privada não tenham condenação criminal registrada;

III - contratar, e manter sob contrato, o mínimo de quinze vigilantes, devidamente habilitados;

IV - comprovar a posse ou a propriedade de, no mínimo, um veículo comum, **com sistema de comunicação ininterrupta** com a sede da empresa em cada unidade da federação em que estiver autorizada.

Em resumo, há o entendimento de que fica a critério do transportador de granéis líquidos a contratação do serviço de escolta armada ou vigilância patrimonial armada a bordo das embarcações, devendo observar se a empresa de segurança contratada atende e cumpre com todos os requisitos previstos na Portaria 3233, de 2012, do DPF.

Vale ressaltar que, caso não seja observado pelo transportador contratante qualquer item previsto na legislação em vigor no tocante à prestação do serviço de escolta ou vigilância armada pela empresa contratada, a primeira deverá responder juridicamente a qualquer infração cometida.

No mais, cabe ao transportador responder aos questionamentos de risco quanto ao transporte de suas cargas nos rios amazônicos a fim de decidir se vai contratar a segurança privada para esse tipo de serviço, seja de escolta armada ou de vigilância patrimonial armada a bordo de suas composições fluviais de transporte de combustíveis.

The background is a dark blue gradient. In the upper left, there is a faint, stylized illustration of a hand holding a pen, with the pen tip pointing towards the center. Overlaid on the entire background are several light blue, wavy, horizontal lines that resemble topographical map contour lines. The text "Material, Armamento e Equipamento" is written in a white, sans-serif font, positioned in the middle-left area of the page.

Material, Armamento e Equipamento

8.

Material, Armamento e Equipamento

Durante o planejamento, a empresa define as ações que serão desenvolvidas na missão de segurança de seus comboios e, conseqüentemente, o material, armamento e equipamento necessários para o cumprimento das mesmas. Dentre eles, sugere-se:

- Material para confecção de alarme.
- Material de comunicações (rádio, telefone satelital etc.).
- Token para equipes de inspeção, se for o caso.
- Binóculos de visão noturna.
- Material para iluminação: lanternas, baterias e baterias reservas.

Ressalta-se a importância de todas as embarcações que se deslocam com combustíveis estarem com iluminação compatível com a segurança das mesmas, de dentro para fora, visando coibir que outras embarcações não identificadas venham a abordá-las e, por conseguinte, roubar suas cargas.

An aerial view of the deck of an oil tanker ship. The deck is a large, flat, grey surface with yellow safety markings, including a prominent helipad with a large 'H' in the center. Yellow pipes and structural elements run across the deck, some curving around the helipad. In the background, the ship's superstructure and other vessels are visible in the water. The entire image has a blue tint.

Manual de boas práticas para proteção de comboios fluviais que transportam combustíveis

1) AÇÕES GERAIS E REQUISITOS FUNDAMENTAIS

Trata-se da avaliação e planejamento prévio da operação e que são realizadas e implementadas antes do seu início. São medidas de prevenção e mitigação, utilizando inteligência estratégica, que visam reduzir o risco da abordagem dos criminosos.

2) AVALIAÇÃO DE RISCO

O primeiro passo para definição dos procedimentos, instruções e ferramentas adequadas para a proteção da empresa de navegação e sua frota é uma análise de risco da atividade. Essa análise vai determinar o grau de risco existente quanto à segurança patrimonial, principalmente em áreas de atuação ('trading') de conflito, como a Região Amazônica.



Em linhas gerais, uma ameaça é formada por três elementos básicos: capacidade, intenção e oportunidade. A capacidade determina os meios físicos disponíveis pelos criminosos para execução do ilícito ou condução de um ataque ao comboio ou embarcação. A intenção é demonstrada pela frequência desses ataques e abordagens ilegais. E a oportunidade define as condições que permitem os criminosos realizarem suas atividades. Na oportunidade é que devemos atuar, por meio de ações para mitigar ou prevenir tais condições.

Eliminando um dos lados desse triângulo, conseguimos reduzir o risco à proteção.

Existe uma farta literatura teórica e técnica sobre o assunto, que as empresas devem se utilizar.

Sugere-se ainda uma avaliação de risco, mas não limitado a:

A. Requisitos legais das autoridades, regulamentos dos contratantes e das empresas de seguro e os procedimentos de proteção existentes na empresa.

B. Identificação das possíveis ameaças durante a navegação de um ponto "a" para um ponto "b" e das áreas onde tais ameaças são mais acentuadas ou reais.

C. Os fatores históricos que determinaram e estão presentes nessa situação de risco à proteção na navegação fluvial.

D. A presença e atuação das forças de segurança pública nesses locais.

E. O embarque de vigilância armada durante trajeto específico ou toda a navegação. Nesse ponto específico, avaliar todos os impactos e consequências da presença de armamento e sua utilização a bordo de um comboio transportando combustíveis inflamáveis.

F. As características das embarcações no comboio que apresentem vulnerabilidade (p.ex.: borda livre, visibilidade reduzida ou restrita, velocidade do comboio etc.).

G. Procedimentos de bordo e de terra em relação às ameaças à proteção (treinamentos, simulados, sala de emergência, sistema de vigilância, linha de comando e decisão etc.).

H. Procedimentos de bordo e de terra em relação às ameaças à proteção (treinamentos, simulados, sala de emergência, sistema de vigilância, linha de comando e decisão etc.).

Além de uma avaliação de risco, os seguintes requisitos são importantes:

- Centralização das informações sobre qualquer ocorrência na região, garantindo o reporte dos incidentes e quase acidentes em no máximo 24h, respeitadas as informações sigilosas e desde que não interfira nas investigações em curso.
- Engajamento com as autoridades de segurança pública.
- Desenvolvimento de um ambiente de cooperação entre as empresas brasileiras de navegação que operam na região e/ou na mesma rota. Um exemplo disso é a organização de viagens em comboio.
- Realização de uma diligência completa da empresa de vigilância.
- Contratação de um seguro contra roubo de cargas.

3) RECOMENDAÇÕES PARA EVITAR CRIMINOSOS A BORDO

São recomendações que visam antecipar, impedir ou mesmo retardar a prática de crimes contra as embarcações que transportam combustíveis, seja a balsa ou o empurrador.

4) AVALIAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE CIRCUITO FECHADO DE TELEVISÃO – CFTV / CCTV

O Circuito Fechado de TV é um sistema de monitoramento interno, realiza do através de câmeras distribuídas e conectadas a um sistema central, que disponibiliza as imagens através de monitores, assim como realiza a gravação desses registros.



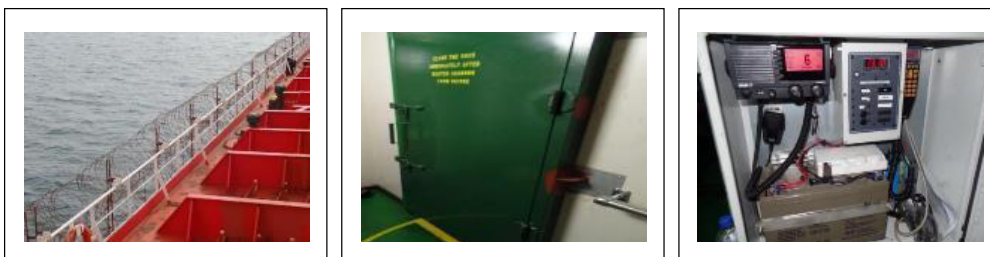
O CFTV é utilizado principalmente para monitoramento e vigilância, visando registrar incidentes de segurança, vandalismo, comportamento indevido e diversas outras ocorrências.

Algumas empresas de distribuição já adicionaram nos contratos de transporte de combustível a utilização do CFTV nos empurradores e balsas-tanques, para garantir evidências objetivas e situações anormais a bordo, como as ameaças à proteção.

Portanto, o monitoramento por câmeras será uma ferramenta comum nos comboios que transportam combustíveis em futuro próximo. Como boa prática ou requisito contratual.

5) AVALIAÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO DE SEGUNDA LINHA DE DEFESA NAS EMBARCAÇÕES.

A evolução dos riscos à proteção pode demandar uma linha de defesa adicional que poderá contemplar a utilização de grades de proteção ao redor da balsa e do empurrador, além da instalação de portas de proteção, blindagem de um compartimento seguro (citadel), vidros à prova de balas, sensor de movimento, comunicação via satélite, etc.



6) VIGILÂNCIA ORGÂNICA

Esse é o termo utilizado pela Autoridade Marítima para definir a vigilância armada no ambiente aquaviário nacional.

A questão da vigilância tem duas faces bem distintas. Uma é sobre os requisitos legais para criação e instituição de uma empresa de vigilância em território nacional. Os regulamentos da Polícia Federal são o primeiro elemento desse processo. Cabe às empresas de vigilância atender a tais requisitos de maneira íntegra e transparente. Apresentamos boa parte dessa regulamentação no capítulo sobre regulamentação aplicável. Vide acima.

Nesse caso, as empresas de navegação, dentro do que foi discutido acima, precisa verificar, através de avaliações e auditorias em contratadas, se tais empresas de vigilância seguem as premissas do setor. Também vale fazer pesquisa sobre a idoneidade da empresa e de seus vigilantes.

7) NAVEGAÇÃO EM ÁREA DE RISCO

Reconhecido o mapa de calor dos roubos na região, sugere-se a empresa de navegação avaliar que barreiras de proteção serão utilizadas durante esse trajeto ou nessa área específica. Vejam alguns pontos de avaliação:

- 1)** Alterar o quarto de serviço, adicionando mais um tripulante no passadiço, responsável pela vigilância do perímetro, rondas e comunicação regular com a base operacional.
- 2)** Navegar com a maior velocidade de cruzeiro possível, para reduzir o tempo de exposição nessa área de risco.

- 3)** Manter todas as luzes no convés das balsas acesas, de preferência cobrindo o lado do rio, onde possa emergir uma abordagem de grupos criminosos. Utilizar também o holofote de busca durante a passagem por esse trecho.
- 4)** Redobrar atenção da vigilância orgânica (caso embarcada), com utilização de binóculo de visão noturna.
- 5)** Testar todos os equipamentos de comunicação, prévio à entrada nas áreas de risco (rádios fixos e portáteis, comunicação via satélite etc.).
- 6)** Avaliar a instalação de um botão de pânico, para alertar no primeiro momento, quando diante de uma situação de risco patrimonial e à tripulação.
- 7)** Ter a lista de contato atualizada dos órgãos de segurança pública (polícia militar, polícia civil, polícia federal), da Marinha (agência ou capitania) e de auxílio (hospitais, Corpo de Bombeiros, postos de saúde) nas localidades que fazem parte desse trajeto.
- 8)** Criar um processo de engajamento regular com as forças de segurança, para contato, reconhecimento da capacidade de proteção e informações atuais sobre a segurança patrimonial na região.
- 9)** Avaliar o fechamento e controle dos pontos de acesso de bordo. Travamento interno de compartimentos.
- 10)** Navegar em comboio com outras embarcações, de modo que possam prestar auxílio ou mesmo agilizar a comunicação com a base operacional ou órgão de segurança pública mais próximo (discutir os prós e os contras desse arranjo de navegação).

Quando uma embarcação não identificada se aproximar:

- A. Ratificar o contexto norteador, caso haja necessidade de atuação da segurança orgânica.
- B. Estabelecer contato via Rádio VHF Canal 16. Caso não haja resposta, utilize um megafone para alertar que a embarcação não está autorizada a se aproximar.
- C. Iniciar o procedimento de emergência e ativar o plano emergencial de comunicação.
- D. Acionar o alarme de emergência e pronunciar que a embarcação está sob ataque.
- E. Toda tripulação deverá se dirigir para o ponto de encontro (local seguro), instruída pelo comandante. Utilizar cidadela, caso disponível.
- F. Acionar o botão de pânico para alertar no primeiro momento em que foi evidenciada a situação de risco.

Prévio à entrada nessas áreas de maior risco, importante ter uma lista de verificação para checar os elementos principais de proteção (vide acima) e testar os equipamentos (botão de pânico, travamento de portas estanque, binóculos de visão noturna, rádios de comunicação etc.).

8) RECOMENDAÇÃO DE AÇÕES A SEREM TOMADAS COM CRIMINOSOS A BORDO:

- Procurar assegurar que toda a tripulação esteja presente e segura no ponto de encontro.
- Avaliar a instalação de citadelas no empurrador.
- Avaliar a instalação de portas e bloqueios entre os *decks*.
- Caso haja citadelas e portas, trancar todas as portas internas.
- Todos devem seguir as instruções do comandante.
- Estabelecer comunicação com as autoridades e com as empresas (navegação e vigilância).
- Permanecer no ambiente seguro até que as condições permitam a saída ou orientado pelas autoridades.
- Caso algum membro da tripulação seja capturado, deve ser considerado que os criminosos obtiveram controle total da embarcação.

Recomenda-se ratificar o contexto norteador desse MBP, caso haja necessidade de atuação da segurança orgânica em situação de risco à integridade física dos tripulantes, conforme os treinamentos e formação do agente de segurança.

9) GESTÃO E FACILIDADES DE BORDO

Alguns comentários relevantes, para que façam parte das avaliações de risco, do planejamento das viagens e das ações proativas para mitigar as ameaças existentes hoje na Região Amazônica:

- A. Revisar o plano de atendimento a emergência, caso não contemple as questões de proteção;
- B. Verificar os antecedentes criminais de todo o pessoal contratado (de bordo e de terra);
- C. Garantir que a CPU do sistema de monitoramento esteja em local sem acesso para o pessoal de bordo, e assim evitar sua destruição ou avaria.



Considerações Finais

10.

Considerações Finais

O Instituto Combustível Legal (ICL), com o aval das suas mantenedoras e associadas, poderá prestar apoio e estabelecer parcerias com as Secretarias de Segurança Pública , particularmente nos estados do Amazonas e Pará, oferecendo material e treinamento para as equipes que irão realizar a segurança das vias de tráfego fluvial, notadamente nas áreas mais críticas, conforme tipificado neste documento.

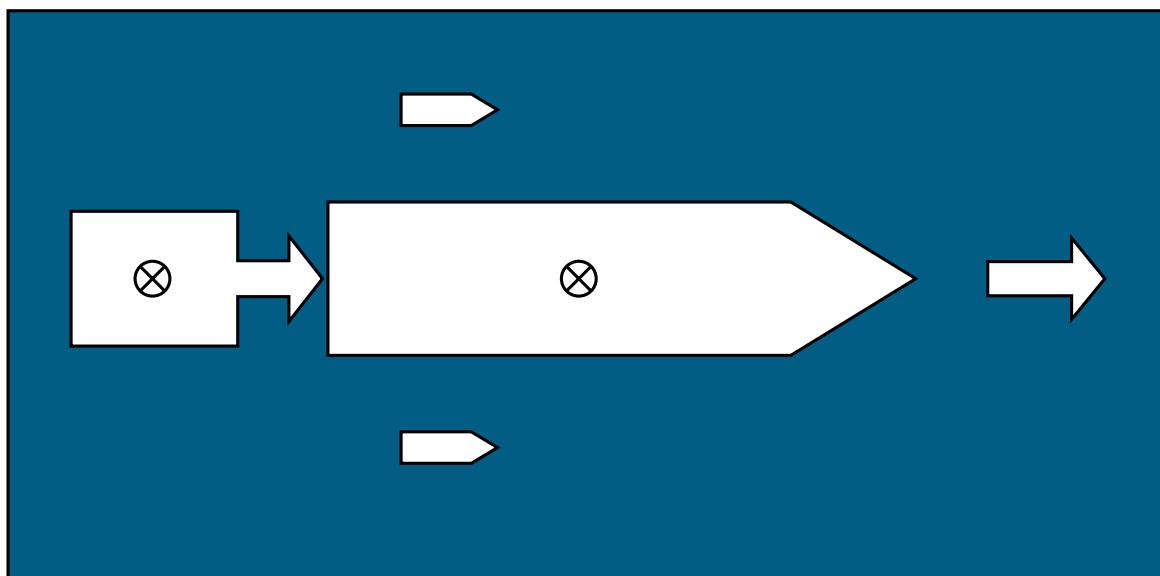
Importante ressaltar que devem ser observadas as peculiaridades de cada estado da Região Norte, particularmente o Amazonas, o Pará e Rondônia, no tocante às características de seus rios e cursos d'água, para que se chegue num consenso sobre os meios que podem ser empregados pela segurança pública no combate aos ilícitos com as embarcações de transporte de combustíveis nessas regiões.

APOIO:

Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás

Anexo (Esquema de Segurança)

Anexo (Esquema de Segurança)



Empurrador



Embarcações de escolta



Sentido do deslocamento



Balsa de Escoamento



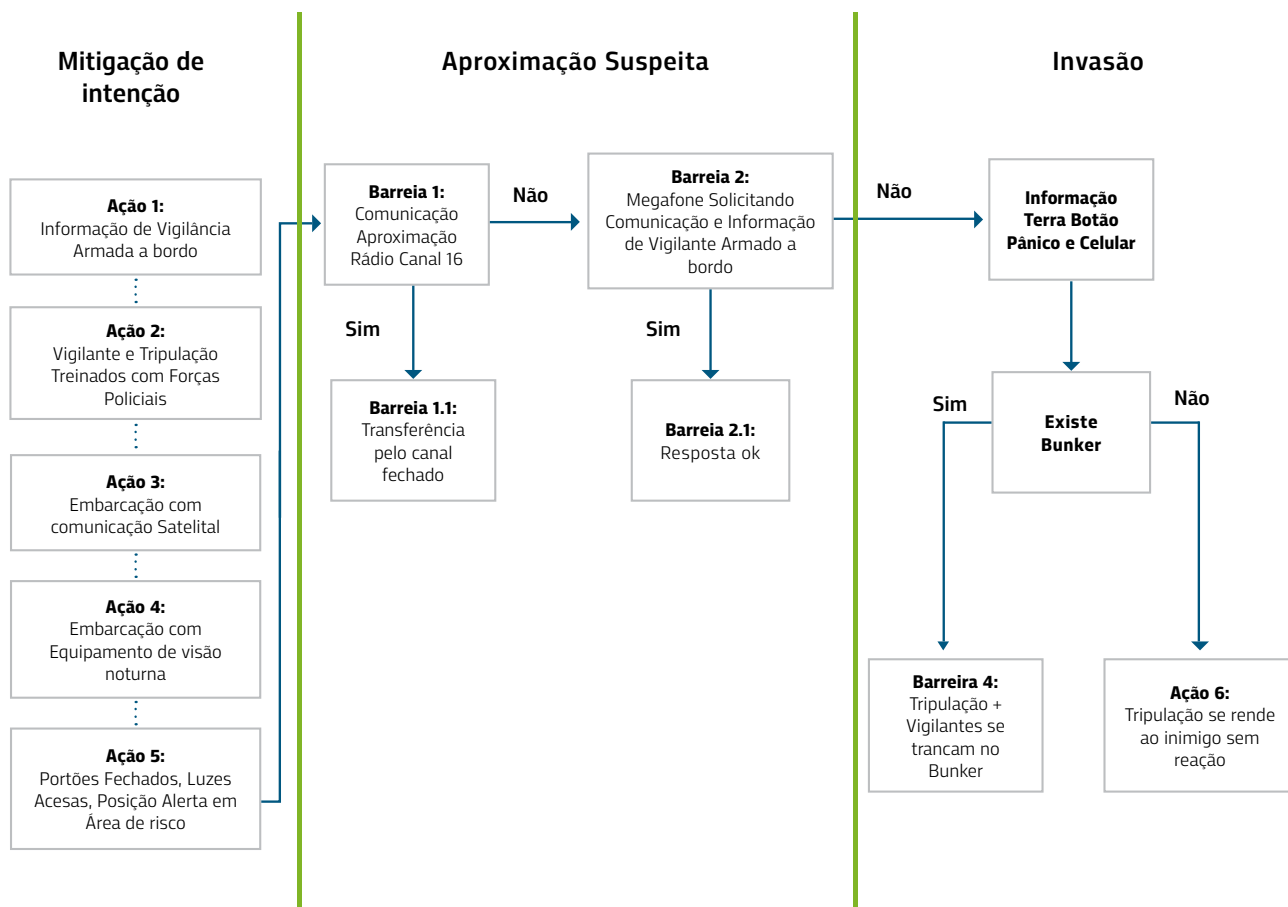
Vigia (fixo, na balsa e no empurrador)

The background is a dark blue field filled with a complex pattern of white and light blue lines and dots, resembling a circuit board or a digital network. The lines are of varying thickness and connect various circular nodes. Faint, light blue binary code (0s and 1s) is scattered throughout the background, adding to the technological theme. A large, dark blue, rounded rectangular shape is positioned in the center, serving as a backdrop for the title text.

Fluxograma de ação suspeita

12.

Fluxograma de ação suspeita



ESTE CONTEÚDO EXCLUSIVO FOI CRIADO COM A ENERGIA DE MUITA GENTE

O ICL gostaria de aproveitar a oportunidade para agradecer ao Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás, que colaborou para o desenvolvimento deste material.

