

CMG Arlindo Moreira Serrado

A CONTENÇÃO DE AÇÕES TERRORISTAS EM ÁREAS
MARÍTIMAS: A aplicação do Poder Naval brasileiro em áreas marítimas
sob jurisdição nacional

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito de conclusão do Curso
de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Cláudio Rogério de
Andrade Flôr

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2006

RESUMO

No cenário internacional, o fim da “guerra fria” provocou um otimismo, um excesso de confiança em um longo período de paz, patrocinado pela potência hegemônica. Esse argumento tem sido habilmente explorado para o direcionamento da opinião pública, de tal forma, que alguns ingenuamente, outros nem tanto, imaginam ser o momento de reduzir drasticamente os recursos destinados à Segurança. Entretanto, outras formas de conflitos afloraram e as crises estão, como sempre, presentes no cenário mundial. O mundo contemporâneo nos mostra que os espaços oceânicos, marítimos e fluviais continuam sendo cenários de choques e conflitos, e estão permanentemente expostos e submetidos a múltiplas ameaças, a saber, enfrentamentos entre estados, terrorismo, narcotráfico, insurgência, nacionalismos, pirataria, tráfico ilícito e desastres ecológicos, cujos efeitos e conseqüências podem alterar e pôr em perigo a estabilidade e a segurança internacional. Embora o Atlântico Sul não tenha protagonizado nenhuma ação de grupos terroristas por sua excentricidade quanto à questão do terror, o terrorismo é um problema global. As medidas antiterroristas, deste modo, devem ser abordadas por toda a comunidade internacional, e o Brasil, país continente, necessita de um Poder Naval devidamente aprestado e balanceado, que inspire credibilidade para defender os seus interesses no mar e, ali, garantir-lhe a integridade e soberania. A análise das ações terroristas, especialmente as praticadas em ambientes marítimos, em consonância com a legislação pertinente, e os reflexos sobre o planejamento do Poder Naval brasileiro nos levam a concluir que a integração e cooperação da Marinha do Brasil com segmentos militares e civis devem ser implementados para a contenção da supracitada ameaça.

Palavras-chave: Marinha do Brasil. Poder Naval. Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS *code*). terrorismo.

ABSTRACT

On the international scenery, the end of “Cold War” caused an optimism, an excess of trust in a large period of peace, sponsored by the hegemonic nation. This statement has been skillfully explored to direct public opinion in a way which some, naively and others not so much, imagine to be the moment of drastically reduce the resources destined to security. Nevertheless, other forms of conflicts rouse and crises are, as always, present in the global scenery. Contemporary world show us that ocean, sea and river spaces continue to be stage of conflicts and shocks, and are permanently exposed and subjected to multiple threats, like battles between states, terrorism, narcotraffic, revolts, nationalisms, piracy, illegal traffic and ecological disasters, whose effects and consequences can alter and put in danger international stability and security. Although South Atlantic haven’t experienced an action of terrorist groups by its eccentricity to the subject of terror, terrorism is a global problem. Thus, the antiterrorist measures should be discussed by the international community as a whole and Brazil, a continental nation, needs a ready and balanced Naval Power, which inspires credibility to defend its interests on the sea and, there, guarantee its integrity and sovereignty. The analysis of terrorist actions, specially those executed in maritime environment; in conformity with the pertinent legislation, and the reflections under the planning of Brazilian Naval Power induces us to conclude that the integration and cooperation of Brazilian Navy with the military and civil segments should be implemented to the contention of the before mentioned threat.

Key words: Brazilian Navy. Naval Power. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS code). terrorism.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS	- Sistema de Identificação Automática (<i>Automatic Identification System</i>)
AJB	- Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMAS	- Área Marítima do Atlântico Sul
ANTAQ	- Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CESPORTOS	- Comissões Estaduais de Segurança Pública dos Portos
CIAGA	- Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
CICTE	- Comitê Interamericano Contra o Terrorismo
ComDN	- Comando do Distrito Naval
ComOpNav	- Comando de Operações Navais
CONPORTOS	- Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais, e Vias Navegáveis.
DBM	- Doutrina Básica da Marinha
DPF	- Departamento de Polícia Federal
EUA	- Estados Unidos da América
FLP	- Frente para a Libertação da Palestina
GLO	- Garantia da Lei e da Ordem
GT	- Grupo de Trabalho
GSI/PR	- Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República
IMO	- Organização Marítima Internacional
ISPS <i>Code</i>	- Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>)
LCM	- Linhas de Comunicações Marítimas
MB	- Marinha do Brasil
MRCC	- Centro de Coordenação de Salvamento Marítimo (<i>Main Rescue Coordination Center</i>)
MSC	- Comitê de Proteção e Segurança Marítima da IMO (<i>Maritime Security Council</i>)
NEPOM	- Núcleo Especial de Polícia Marítima
OEA	- Organização dos Estados Americanos
ONU	- Organização das Nações Unidas
OTAN	- Organização do Tratado do Atlântico Norte
PC	- Plataforma Continental
PDN	- Política de Defesa Nacional
PIMOPS	- Plano de Intervenção para a Manutenção da Ordem em Pontos Sensíveis
SAR	- Busca e Salvamento (<i>Search and Rescue</i>)
SISTRAM	- Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SOLAS 74	- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974

- SSAS - Sistema de Alarme de Proteção do Navio (*Ship Security Alert System*)
- ZC - Zona Contínua
- ZEE - Zona Econômica Exclusiva
- ZPCAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	
1 INTRODUÇÃO.....	7
2 O TERRORISMO EM ÁREAS MARÍTIMAS.....	9
2.1 Conceituação de terrorismo.....	9
2.2 O terrorismo em áreas marítimas.....	9
2.3 A realidade do terrorismo marítimo.....	10
2.4 O ordenamento jurídico.....	12
2.5 Considerações.....	16
3 O CENÁRIO ESTRATÉGICO DO ATLÂNTICO SUL.....	17
3.1 Aspectos geoestratégicos.....	17
3.2 Interesses brasileiros na área.....	18
3.2.1 Linhas de Comunicações Marítimas.....	18
3.2.2 A Exploração dos Recursos do Mar.....	19
3.2.3 Interesses de Segurança.....	20
3.3 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS).....	21
3.4 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção da Jamaica – 1982).....	22
3.5 A proteção da “Amazônia Azul”.....	25
4 A PARTICIPAÇÃO DA MB NA IMPLANTAÇÃO DO ISPS code.....	26
4.1 Participação da MB com relação à ameaça aos portos	27
4.2 A atuação da MB na área dos portos	27
5 EMPREGO DO PODER NAVAL BRASILEIRO.....	30
5.1 A caracterização do Poder Naval.....	30
5.2 Limitações do Poder Naval.....	32
5.3 Os reflexos do terrorismo.....	32
6 CONCLUSÃO.....	35
REFERÊNCIAS.....	38

1 INTRODUÇÃO

“Se conhecer-se o inimigo e a si próprio, não se precisará temer o resultado de cem batalhas. Se se conhecer a si mesmo, mas não o inimigo, para cada vitória conseguida também sofrer-se-á uma derrota. Se não se conhecer o inimigo nem a si próprio, sucumbir-se-á em todas as batalhas.”

Sun Tzu, A Arte da Guerra, cap. 3

As novas configurações das ameaças, retratadas principalmente pelo terrorismo, indetectáveis e imprevisíveis, impõem aos estados e organizações internacionais a necessidade de assumirem novas e eficazes formas de cooperação e contínua troca de informações.

Na atual conjuntura geopolítica, não somente pela complexidade da atuação em áreas marítimas, mas sobretudo pela especificidade do enquadramento jurídico internacional dos espaços marítimos, das quais resulta a inviabilidade de controle total e eficaz, os estados litorâneos se confrontam com fragilidades advindas do exercício da autoridade em áreas jurisdicionais. Desta forma, é de vital importância para um Estado como o Brasil, que detém jurisdição sobre uma extensa área marítima, de dimensões continentais, a nossa “Amazônia Azul”¹, por onde circula quase a totalidade de mercadorias de seu comércio exterior, fazer-se presente, de modo a exercer plenamente a sua soberania.

O terrorismo segue uma regra milenar: evita os pontos fortes do inimigo e o ataca onde ele é débil. E pontos fracos não faltam na sociedade moderna. Em nosso tempo, mais que no passado, organizações clandestinas e mesmo indivíduos podem causar o caos com poucos recursos. Há um efeito contraditório no desenvolvimento tecnológico: a sociedade, à medida que evolui, torna-se mais vulnerável a ataques assimétricos.

O presente trabalho tem por objetivo analisar as ações terroristas, especialmente as praticadas no ambiente marítimo, e os reflexos sobre o planejamento do Poder Naval brasileiro, com o intuito de identificar, em conformidade com a legislação pertinente, as ações necessárias para a contenção da supracitada ameaça. Desta forma, o trabalho está dividido em quatro capítulos, além da presente introdução.

¹ Termo empregado para designar as águas jurisdicionais brasileiras, uma área de dimensões comparadas à da Amazônia.

O capítulo 2 pretende apresentar, resumidamente, uma visão do que é o terrorismo em âmbito marítimo, citando casos recentes que refletem a atual realidade nesse cenário e as ações tomadas para combatê-lo. No capítulo 3, uma amostragem do cenário estratégico do Atlântico Sul, área de vital importância, em vista dos interesses marítimos do país, evidencia a demanda de uma efetiva capacidade de defesa de nossa “Amazônia Azul” por meios compatíveis. Já o capítulo 4 procura expor a participação da MB como Autoridade Marítima na implantação do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS *Code*). Por fim, o capítulo 5 tece algumas considerações sobre o emprego do Poder Naval na atuação contra o terrorismo no âmbito marítimo, assim como suas limitações.

A justificativa para o desenvolvimento deste trabalho se pauta na atualidade do tema e pela inexistência, no Poder Naval brasileiro, de um delineamento estrutural e operacional aplicáveis ao contexto assimétrico do terrorismo.

2 O TERRORISMO EM ÁREAS MARÍTIMAS

O novo perfil das ameaças, especialmente o terrorismo, é universal, ofensivo à paz e à segurança, se sustenta em logísticas dispersas, sem território definido, e abrange uma complexa rede de contatos, envolvendo estados com fundamentalismo institucionalizado. O sentimento de insegurança que essas ameaças semeiam – sobretudo no mundo ocidental – exige, pois, novos modelos de combate e sanção e novas posturas e cooperações por parte dos estados e das sociedades. O caráter territorialista e fechado do exercício da autoridade não mais poderá ser entendido como uma característica pilar da subsistência dos estados livres do século XXI, sob pena de estes se verem irremediavelmente perdidos nos novos conceitos.

2.1 Conceituação de terrorismo

Não há uma única, universalmente aceita definição de terrorismo. Existem diversas razões para isso. Até mesmo as diferentes agências do governo dos EUA têm diferentes definições funcionais. A maioria dessas, usualmente possuem elementos em comum, entretanto, orientadas pelo terrorismo como sendo o sistemático uso de violência física – real ou ameaça – contra não combatentes, mas com uma audiência maior do que as vítimas imediatas em mente, para criar um clima geral de medo em uma população alvo, com o objetivo de causar algum tipo de mudança política e/ou social.

Ainda que a violência faça parte da história do homem, o terrorismo é uma forma de violência política que recorre à espetaculosidade para atrair a atenção sobre seus objetivos.

A ação terrorista é uma atitude cuja finalidade é aterrorizar pela audácia e crueldade de seus atos, e o efeito publicitário que produz a cobertura pelos meios de comunicação agiganta o impacto que essa ação produz na sociedade.

2.2 O terrorismo em áreas marítimas

O terrorismo marítimo é aquele que, com propósitos políticos ou com o objetivo de influir no exercício do direito de um Estado ou entidade política, tem a intenção de fazer uma combinação dos seguintes atos:

- a) capturar ou exercer controle ilícito sobre um navio ou outra estrutura marítima mediante ameaça ou pelo uso da força;

- b) conduzir um ato de violência contra uma pessoa a bordo, com a probabilidade de pôr em perigo a segurança da navegação;
- c) destruir ou danificar um navio, instalação portuária, plataforma marítima, carga ou auxílio à navegação;
- d) difundir intencionalmente informação falsa que ponha em perigo a segurança da navegação.

O caráter transnacional do terrorismo lhe confere uma abrangência espacial muito ampla. Embora o objetivo político esteja localizado em terra, as ações podem também ser desenvolvidas no mar.

O ambiente marítimo, abrangendo toda a massa líquida navegável onde circulam os navios e embarcações, a infra-estrutura portuária e as instalações de exploração e exploração de petróleo ou de outros recursos marinhos, apresenta uma variedade de alvos que, se atacados, concorrerão para a obtenção de efeitos psicológicos e econômicos.

A interceptação de navios nas vastas extensões oceânicas demanda a utilização de meios que, normalmente, não estão disponíveis aos grupos terroristas. No entanto, a abordagem pode ocorrer em áreas focais onde as rotas marítimas se concentram, especialmente nas chamadas “águas marrons”²

Os demais alvos marítimos mencionados possuem um caráter primordialmente econômico e se localizam em áreas que oferecem facilidade de acesso para os grupos terroristas, constituindo-se, portanto, em alvos com maior probabilidade de ataque, especialmente, quando o efeito buscado for de impacto econômico.

2.3 A realidade do terrorismo marítimo

Os oceanos oferecem a todas as nações, mesmo as sem litoral, uma rede de rotas marítimas que são de enorme importância para a sua segurança e prosperidade. Eles são, ao mesmo tempo, uma fonte de alimento, recursos minerais e recreação, além de sustentar o comércio entre nações. Eles atuam como barreira, bem como condutor de ameaças para a segurança das pessoas em qualquer parte do mundo.

As infraestruturas e sistemas que se espalham pelo domínio marítimo têm cada vez mais se tornado tanto alvos como potenciais veículos para atividades perigosas e ilícitas. Portanto, muito do que ocorre no domínio marítimo com respeito ao movimento, atividades, carga, intenções, ou posse de embarcações é difícil de discernir. Embora a economia global

² Porção do mar próxima da orla marítima de um país.

continue a aumentar o papel dos oceanos como estradas para comércio e provedor de recursos, a tecnologia e a globalização têm diminuído seu papel como barreira. Assim, esse contínuo domínio serve como um vasto e largamente desprotegido meio para uma gama de ameaças, como o terrorismo.

Embora as ações terroristas se concentrem em alvos terrestres, o chamado terrorismo marítimo tem se expandido nas últimas décadas. Tais atos podem causar elevados prejuízos à economia mundial, tendo em vista os fatores supracitados. Apesar do violento impacto que uma ação deste tipo pode causar, o histórico de ataques terroristas a embarcações se limita a poucos casos, se comparado ao seu correspondente terrestre.

Atos de terrorismo marítimos não estão apenas no campo da possibilidade, mas representam uma clara ameaça que confronta a comunidade internacional. Como casos que tiveram maior repercussão, podemos citar primeiramente o ocorrido com o navio de passageiros italiano “Achille Lauro”³, em 7 de outubro de 1985, quando quatro terroristas da Frente para a Libertação da Palestina (FLP) seqüestraram o luxuoso navio quando navegava entre Egito e Israel. Mais de 400 passageiros e tripulantes foram tomadas como reféns. Um deles, Leon Klinghoffer, um norte-americano de 69 anos, de origem judia e deficiente físico, foi assassinado a sangue frio pelos terroristas. Os seqüestradores exigiam a libertação de 52 palestinos prisioneiros em Israel. A operação terrorista terminou dois dias depois, quando os membros da FLP se entregaram às autoridades egípcias.

Em seqüência, em outubro de 2000, terroristas executaram um ataque ao contratorpedeiro norte-americano USS “Cole”⁴ enquanto este estava atracado no porto de Aden, no Yemen. Pouco depois do meio-dia, dois terroristas suicidas se aproximaram do USS “Cole” com uma lancha carregada de explosivos e a detonaram a bombordo da embarcação. A explosão abriu o casco do navio e matou 17 membros da tripulação.

Dois anos mais tarde, o petroleiro francês “Limburg”⁵ foi o alvo. O superpetroleiro foi atacado no Golfo de Aden enquanto se aproximava de um terminal de óleo no Yemen. Mais uma vez, um pequeno barco foi usado, que explodiu ao se aproximar da embarcação. Apesar de causar danos substanciais à lateral do “Limburg”, apenas um membro da tripulação foi morto no ataque. O petroleiro carregava o equivalente a 400 mil barris de óleo, e, em conseqüência do ataque, cerca de 90 mil foram derramados no Golfo.

³ <http://www.cnn.com/resources/video.almanac/1985/index2.html#achille.lauro>

⁴ <http://www.defesanet.com.br/usscole/>

⁵ http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2324431.stm

De longe, o mais letal incidente de terrorismo marítimo deste século foi o ataque ao navio “Superferry 14”⁶ em Manila, nas Filipinas, em 2004. Logo após a meia-noite da hora local, uma bomba explodiu a bordo do navio de passageiros, que havia deixado a baía de Manila duas horas antes. O fogo resultante fez o navio virar e mais de 100 pessoas foram mortas no ataque.

Enquanto não há dúvidas que um número de organizações terroristas tenham o desejo ou motivação de realizar ataques desse tipo, em geral existe atualmente uma falta de capacidade nesta área de operação e é provável que este continue sendo o caso no futuro imediato. Ataques contra alvos marítimos requerem equipamentos e habilidades especializados, além de algum conhecimento dos padrões de navegação local, operação e manutenção de navios e técnicas de abordagem. Até mesmo o ataque envolvendo o USS “Cole”, notoriamente um dos mais simples métodos de se atacar um alvo marítimo, falhou em sua primeira tentativa. A intenção de alvo original era o USS “The Sullivans”. Contudo, em sua primeira tentativa de lançar o barco suicida, os terroristas subestimaram o peso dos explosivos que estavam levando a bordo e o barco afundou assim que entrou na água.

Embora, no presente, a probabilidade de um atentado marítimo de larga escala seja baixa, a ameaça do terrorismo marítimo não deve ser totalmente ignorada.

2.4 O ordenamento jurídico

O Brasil vem participando de diversas iniciativas regionais e fóruns internacionais e aderiu a todas as convenções no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), além da Organização dos Estados Americanos, visando ao combate à ameaça terrorista, a saber:

- a) Convenção sobre Ataques e Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;
- b) Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970;
- c) Convenção da Organização dos Estados Americanos para Prevenir e Punir os Atos de Terrorismo Configurados contra Pessoas e a Extorsão Conexa, Quando Tiverem Eles Transcendência Internacional, concluída em Washington em 2 de fevereiro de 1971;
- d) Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971;

⁶ <http://www.time.com/time/asia/magazine/article/0,13673,501040830-686107,00.html>

- e) Convenção sobre a Prevenção e Repressão de Infrações contra Pessoas Gozando de Proteção Internacional, incluindo Agentes Diplomáticos, adotada pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas em 14 de dezembro de 1973;
- f) Convenção Internacional contra a Tomada de Reféns, adotada pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas em 17 de dezembro de 1979;
- g) Convenção sobre a Proteção Física dos Materiais Nucleares, adotada em Viena em 3 de março de 1980;
- h) Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, complementar à Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 24 de fevereiro de 1988;
- i) Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, assinada em Roma em 10 de março de 1988;
- j) Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas localizadas na Plataforma Continental, assinado em Roma em 10 de março de 1988;
- k) Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal em 1º de março de 1991;
- l) Convenção Internacional para a Repressão de Atentados Terroristas à Bomba, adotada pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas em 15 de dezembro de 1997;
- m) Convenção Internacional para a Supressão do Financiamento do Terrorismo, adotada pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas em 9 de dezembro de 1999;
- n) Convenção Internacional para a Supressão de Atos de Terrorismo Nuclear, assinada em Nova Iorque em 13 de abril de 2005.

A Organização dos Estados Americanos (OEA) criou, em junho de 1999, o Comitê Interamericano Contra o Terrorismo (CICTE) que tem o propósito de desenvolver a cooperação a fim de prevenir, combater e eliminar os atos e atividades terroristas. O CICTE é composto pelas autoridades nacionais competentes dos estados membros da OEA. O Comitê, conforme seu Estatuto, tem as seguintes funções:

- a) promover o desenvolvimento da cooperação interamericana para prevenir, combater e eliminar o terrorismo;

- b) estabelecer um foro de cooperação técnica;
- c) prestar assistência aos estados membros que o solicitarem, a fim de prevenir, combater e eliminar o terrorismo, fomentando, em conformidade com a legislação interna dos estados membros, o intercâmbio de experiências e informação sobre as atividades de pessoas, grupos, organizações e movimentos vinculados a atos terroristas, bem como com relação aos métodos, fontes de financiamento, entidades das quais recebam proteção ou apoio, de forma direta ou indireta, e sua eventual vinculação na perpetração de outros delitos;
- d) considerar as propostas sobre meios e mecanismos tais como o “Guia de Competências para a Prevenção, Combate e Eliminação do Terrorismo” e o “Banco de Dados Interamericano sobre Questões de Terrorismo”, propostos na Reunião de Peritos Governamentais para examinar os meios que permitam melhorar o intercâmbio de informação entre os estados membros para prevenir, combater e eliminar o terrorismo, realizada na sede da Organização em maio de 1997;
- e) coordenar seus trabalhos com os da Comissão Consultiva estabelecida pela Convenção Interamericana contra a Fabricação e o Tráfico Ilícitos de Armas de Fogo, Munições, Explosivos e Outros Materiais Correlatos, aprovada em 14 de novembro de 1997 na sede da Organização, com vistas a um adequado intercâmbio de informação sobre a questão do tráfico ilícito de armas, munições, explosivos, materiais ou tecnologias passíveis de ser utilizadas na perpetração de atos e atividades terroristas;
- f) estabelecer, com o acordo das instâncias competentes, mecanismos de coordenação com outras entidades internacionais competentes na matéria;
- g) apresentar à Assembléia Geral, por meio do Conselho Permanente, um relatório anual e os relatórios especiais que considere convenientes;
- h) cumprir os mandatos da Assembléia Geral.

Alarmados com o ocorrido em setembro de 2001 e preocupados com a salvaguarda de seus interesses comerciais, tendo, ainda, os exemplos de atos terroristas marítimos anteriormente citados, os EUA propuseram à Organização Marítima Internacional (IMO) um instrumento ágil para fazer frente à possibilidade de uma ação extremista. A resposta foi imediata, e a 22ª Sessão da Assembléia da IMO, ocorrida em novembro de 2001, concordou unanimemente em promover novas medidas relativas à segurança e proteção de navios e instalações portuárias a serem adotadas, por uma Conferência de Governos

Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74), conhecida como a Conferência Diplomática sobre Proteção e Segurança Marítima. Em face da Resolução A.924(22) da IMO, item 8 da Agenda, datada de 22 de janeiro de 2002, o Comitê de Proteção e Segurança Marítima da Organização (MSC) ficou encarregado da preparação da Conferência Diplomática, com base nos estudos de documentos apresentados pelos estados membros, organizações intergovernamentais e não governamentais, com status consultivo dentro da Organização.

O MSC, com o intuito de acelerar o desenvolvimento e a adoção das medidas apropriadas de proteção, formou um Grupo de Trabalho (GT) Interseccional sobre Proteção Marítima. De fevereiro a dezembro de 2002, esse GT desenvolveu as ferramentas necessárias, apresentadas na 5ª Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, realizada em Londres, de 9 a 13 de dezembro de 2002.

Assim, criou-se o ISPS *Code*, adotado em 12 de dezembro de 2002 por 162 países, dentre eles o Brasil, que compõem a IMO, tendo como objetivo direto intensificar a proteção das atividades de navegação e sua interface navio-porto, sendo mais um capítulo no documento SOLAS 74, com diretrizes de ação.

Em síntese, o ISPS *Code* requer, fundamentalmente, a avaliação de riscos à proteção e segurança marítima, o compartilhamento dessas informações, a manutenção de protocolos de comunicação, a proibição de acessos não-autorizados aos navios e às instalações portuárias, o combate à introdução de armas e de artefatos incendiários ou de explosivos nos navios e nos portos, a facilitação do alarme em caso de ameaças à segurança marítima e portuária, os planos de proteção dos navios e portos baseados na avaliação de risco e o treinamento de recursos humanos.

Uma das resoluções decorrentes se refere à obrigatoriedade de instalação, nos navios mercantes, do SSAS (*Ship Security Alert System*), que envia um alarme para o país da Bandeira, quando sua proteção estiver ameaçada ou comprometida.

No âmbito do Brasil, o assunto foi regulamentado pela Portaria Interministerial nº 33/2004, do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR). Os alarmes SSAS, oriundos de navios mercantes, são recebidos pelo Salvar Brasil, na condição de MRCC (*Main Rescue Coordination Center*) da área SAR brasileira, e encaminhados às autoridades envolvidas, inclusive de outros países (MRCC).

Após estudos em conjunto com o EMA, foi elaborada, em 5 de fevereiro de 2006, a Carta de Instrução nº 002-06 do ComOpNav, sobre Proteção Marítima, que incorpora

aspectos sobre o ISPS *Code*/SSAS e que busca dar instruções, as mais claras possíveis, aos Comandos Subordinados.

Outra resolução da IMO foi a antecipação, para 2004, da instalação do equipamento AIS (*Automatic Identification System*) na maioria dos navios mercantes, concebido inicialmente para a segurança da navegação e, posteriormente, aproveitado e aperfeiçoado para auxiliar os órgãos com atribuições no controle do tráfego marítimo. Os navios mercantes, construídos antes de 1º de julho de 2002 e não empregados em viagens internacionais, têm prazo de instalação do AIS até julho de 2008, de acordo com a Regra 19, capítulo 5 da Convenção SOLAS.

2.5 Considerações

As novas exigências internacionais estipuladas pela IMO, por meio do ISPS *Code*, pretendem diminuir a possibilidade da ocorrência de ataques. As normas que determinam a existência de um sistema de identificação automática (localização) e, para os grandes navios, um registro sistematizado de todos os movimentos, portos praticados e cargas transportadas e dados de sua propriedade, contribuirão, sobremaneira, para o propósito acima mencionado.

Paralelamente, a capacidade terrestre de grupos terroristas deve ser minada, o que irá, por sua vez, prevenir qualquer desenvolvimento de capacidade marítima. Efetiva fiscalização, busca e troca de inteligência ajudarão a prevenir a aquisição de armas e explosivos por grupos militantes que pretendam realizar ataques no domínio marítimo. Um ataque a um alvo no mar requer uma grande quantidade de planejamento, treinamento e tecnologia. O rompimento desse processo irá degradar a capacidade de um grupo de executar um ataque desse nível.

3 O CENÁRIO ESTRATÉGICO DO ATLÂNTICO SUL

O Brasil é um país historicamente influenciado pelo mar. Por ele, vieram os nossos colonizadores, consolidamos nossa independência, fomos levados a participar de duas guerras mundiais. Por suas vias, circulam as nossas riquezas e dele dependemos para o atendimento de nossas necessidades vitais. Mas, também por ele poderão ser transportadas ameaças à independência, à soberania e ao bem-estar do nosso povo.

Nossa economia é fortemente dependente do mar. Possuímos extenso litoral; uma vasta rede hidrográfica; os macrovalores do país estão concentrados a menos de 200 km do litoral e nesta área temos 78% da receita da União, 80% da população⁷, 85% do consumo de energia elétrica, as refinarias de petróleo e 93% da produção industrial. Mais de 95%⁸ do nosso comércio exterior, que movimenta cerca de US\$ 191 bilhões/ano⁹, é realizado por via marítima, com um fluxo de mais de 16 mil navios/ano que, por navegar em todos os oceanos, estendem os nossos interesses marítimos.

O território marítimo brasileiro tem cerca de 3,6 milhões de km². Fruto da Convenção da Jamaica, que disciplinou o direito de exploração do fundo dos oceanos, e após a MB ter concluído o levantamento da Plataforma Continental, o Brasil está pleiteando, junto à ONU, um acréscimo de 900 mil km² a essa área, em pontos onde a Plataforma Continental vai além das 200 milhas náuticas. Caso aceita a proposta brasileira, as águas jurisdicionais brasileiras (AJB) somarão quase 4,5 milhões de km², uma área cujas dimensões, correspondem a mais de 50% da superfície terrestre do país.

É importante que se tenha a competência para usar e defender esses espaços marítimos. Torna-se fundamental para o Brasil dispor, de forma homogênea e integrada, de todos os elementos que permitam e assegurem o uso do mar na defesa dos interesses nacionais. Ao conjunto desses elementos dá-se o nome de Poder Marítimo.

3.1 Aspectos geoestratégicos

Na atual conjuntura mundial, o Atlântico Sul pode ser considerado excêntrico em relação às demais áreas de tensão, tendo em vista apresentar baixa prioridade estratégica para os países que desfrutem de maior significado político, econômico e militar. Não obstante, para

⁷ Palestra do Comandante da Marinha, realizada na ECEME, em 13 de março de 2006.

⁸ Palestra do Comandante da Marinha, realizada na ECEME, em 13 de março de 2006.

⁹ Palestra do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, realizada na EGN, em 30 de junho de 2006.

o Brasil, se reveste de vital importância, em face de nossos interesses marítimos. A exploração de seus recursos e a sua utilização como via de comunicações marítimas são fundamentais para o desenvolvimento e a segurança do País.

No Atlântico Sul, são considerados pontos focais: o Cone Sul-Africano; o saliente Africano (Dakar e Cabo Verde); o saliente Nordeste; os estreitos de Magalhães e a passagem de Drake; o estuário do Prata; e Cabo Frio.

As ilhas existentes, embora em pequeno número, apresentam ponderável valor como ponto de apoio às operações navais. Algumas delas, Trinidad e Tobago, Fernando de Noronha, Trindade, Ascensão, Santa Helena, Falklands, Cabo Verde, Tristão da Cunha e São Tomé e Príncipe se destacam pelo posicionamento em relação às áreas focais e às linhas de comunicações marítimas.

O cordão insular formado por Fernando de Noronha, Trindade, Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Geórgia do Sul e Falklands configura um cinturão de defesa avançado da América do Sul. Por outro lado, em mãos adversárias, representarão séria ameaça às comunicações marítimas brasileiras, podendo servir de base para operações de ataque contra nosso território.

As principais vulnerabilidades do Brasil no Atlântico Sul são as seguintes:

- a) concentração das grandes cidades e do sistema produtivo próximos ao litoral;
- b) comércio exterior quase que totalmente dependente de linhas de comunicações marítimas (LCM) extensas e de controle complexo;
- c) produção industrial dependente da importação de matérias primas, destacando-se petróleo, carvão mineral e produtos químicos;
- d) concentração da produção de petróleo na plataforma continental;
- e) existência de ilhas oceânicas não pertencentes a países limítrofes ao Atlântico Sul.

3.2 Interesses brasileiros na área

3.2.1 Linhas de Comunicações Marítimas

A forte dependência brasileira do tráfego marítimo para o comércio exterior e os recursos vivos e não vivos existentes nas AJB tornam o Atlântico Sul uma área vital à consecução ou manutenção dos interesses políticos e econômicos brasileiros, demandando

uma efetiva capacidade de proteção das LCM e das nossas águas jurisdicionais, traduzida em meios navais e aeronavais compatíveis.

Apesar de mais de 95% do comércio exterior brasileiro ser realizado por via marítima, poucos se dão conta da magnitude que isso significa. O comércio exterior, soma das importações e exportações, totalizou, de janeiro a dezembro de 2005, um montante na ordem de US\$ 167,7 bilhões¹⁰.

Dentre as principais LCM que cortam o Atlântico Sul podemos citar:

- LCM que nos liga ao Oriente Médio, Ásia e África do Sul, por intermédio do cabo da Boa Esperança (Rota do Cabo);
- LCM com o sul da América do Sul (rio da Prata e costa pacífica da América do Sul);
- LCM centro-africana;
- LCM com a Europa e norte da África;
- LCM que liga os portos brasileiros aos países da América do Sul setentrional, Caribe e América do Norte (LCM das Américas).

Analisando a dependência de importação, o volume do comércio, a localização de fornecedores e as possíveis alternativas, verifica-se que, para o Brasil, as rotas do Cabo, da Europa e das Américas são as de maior importância.

3.2.2 A Exploração dos Recursos do Mar

A atual produção nacional de petróleo representa 1.847.000 de barris/dia¹¹, atingindo a auto-suficiência neste ano. Parcela significativa dessa produção está concentrada na plataforma continental, de onde extrai 90 %¹² das necessidades de combustível fóssil do País. Destaca-se que alguns campos petrolíferos se situam a mais de 250 km da costa. Também extraímos desta área marítima cerca de 60%¹³ da nossa produção de gás natural.

A área SAR sob nossa responsabilidade no Atlântico é de grande dimensão. Contamos também com a cooperação dos países membros da Área Marítima do Atlântico Sul

¹⁰ <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/secex/depPlaDesComExterior/indEstatisticas/evoComExterior.php>

¹¹ http://www2.petrobras.com.br/Petrobras/portugues/numeros/num_index.htm

¹² http://www.anp.gov.br/petro/dados_estatisticos.asp

¹³ http://www.anp.gov.br/petro/dados_estatisticos.asp

(AMAS), Argentina, Uruguai e Paraguai, que cuidam, no âmbito regional, do controle do tráfego marítimo e da cooperação no desenvolvimento de exercícios nesta área de atuação.

Somente da Bacia de Campos são extraídos 60% de toda a produção brasileira de petróleo e 34% da produção de gás natural. Em 2006, a extração de petróleo no mar correspondeu a cerca de 88% do total produzido no País. A tendência é de que essa participação continue crescendo. Estão sendo instaladas redes de dutos submarinos para ligar as plataformas marítimas ao litoral. Decorrente desta iniciativa, as áreas marítimas de interesse para a segurança do abastecimento de petróleo sofreram notável expansão. A defesa dessas áreas adquire crescente importância para a Marinha.

A produção pesqueira brasileira é pequena, atingindo apenas, em 1996, 800 mil toneladas. As regiões sul e sudeste são responsáveis por cerca de 60% deste total. Em termos de valor financeiro, a produção do norte e do nordeste supera a do sudeste e do sul. Isto se explica pelo maior valor das espécies características daquelas regiões. Mesmo sem alcançar o estágio adequado às necessidades brasileiras, a atividade pesqueira constitui importante fonte geradora de alimentos para a população.

A pesca predatória e a atividade de barcos estrangeiros em nossas águas jurisdicionais requerem à Marinha exercer o controle dessas áreas marítimas, visando a salvaguardar os recursos existentes na ZEE e na plataforma continental.

Além da exploração de petróleo e do desenvolvimento da pesca, a evolução da tecnologia abre possibilidades para a exploração de outros recursos, tais como os nódulos polimetálicos no leito submarino.

O levantamento da plataforma continental, com vistas a assegurar os direitos previstos na Convenção da Jamaica, e a confecção de cartas especiais de contorno de fundo, para operação de submarinos, são outros projetos científicos importantes para maior compreensão do Atlântico Sul.

Quanto aos interesses na faixa litorânea do Território Nacional, relacionados com o uso do mar, pode-se afirmar que tanto o comércio marítimo como a exploração dos recursos do mar transbordam do ambiente oceânico para o litoral. Nesta faixa, concentra-se a maior parte da população brasileira e se realizam atividades que contribuem significativamente para o desenvolvimento econômico e social do País. Entre elas, a construção naval e as atividades portuárias e de terminais.

3.2.3 Interesses de Segurança

O principal interesse de segurança brasileiro na área é o de que a evolução política das nações banhadas pelo Atlântico Sul se processe de maneira pacífica e ordenada. A manutenção da estabilidade e da paz é condição essencial para a configuração de um cenário dentro do qual o Brasil possa implementar sua política externa e ver atendidos seus interesses.

Os intercâmbios estabelecidos com as marinhas africanas, tal como o representado pelo acordo de cooperação naval com a Namíbia, atendem a interesses ligados a dois aspectos estratégicos: primeiro, possibilita a ocupação de um espaço que, de outra maneira, muito provavelmente, seria aproveitado por marinhas estranhas à área; segundo, aumenta nossa capacidade de atuar no Atlântico Sul-Oriental. Uma aproximação bem sucedida com Angola, Namíbia, África do Sul e Cabo Verde, por exemplo, poderá representar uma costa amiga, equivalente ao trecho Natal - Rio Grande

3.3 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS)

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul foi estabelecida em 1986 pelos países da costa ocidental da África e os banhados pelo Atlântico Sul, na América Latina. Juntos, esses 24 países buscam formas de integração e colaboração regional. No caso do Brasil, a ZPCAS atende aos interesses do País no sentido de ampliar o espaço para a cooperação econômica e comercial, com a formação de mais uma zona de livre comércio; para a cooperação científica e técnica; e para iniciativas de caráter político-diplomático, visando à proteção ambiental, à desnuclearização e à solução de conflitos.

A Marinha do Brasil adota o seguinte posicionamento em relação à ZPCAS:

- a) tomar parte efetiva nas discussões quanto à sua implementação, contribuindo para que os interesses brasileiros relacionados com o mar sejam preservados;
- b) evitar que a ZPCAS venha a cercear a realização de operações navais com marinhas amigas estranhas à área;
- c) concordar com a participação dos países sul-africanos na organização da AMAS, inicialmente na qualidade de observadores, e apoiar a criação de Organismo similar pelos países africanos;
- d) Uma vez sendo inexequível o controle do trânsito de submarinos portando artefatos nucleares, repudiar o seu trânsito na ZPCAS;
- e) A patrulha da ZPCAS deverá ser efetuada pelos países-membros.

- f) tornar a ZPCAS uma área livre de artefatos nucleares não implica restrições ao uso pacífico da energia nuclear, incluindo, nesse caso, o uso da propulsão nuclear em navios e submarinos.

3.4 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção da Jamaica – 1982)

Em 17 de dezembro de 1970, a Assembléia-Geral das Nações Unidas declarou os fundos marinhos e oceânicos e o seu subsolo, além dos limites de jurisdição nacional, bem como os respectivos recursos, patrimônio comum da humanidade e estabeleceu que sua exploração e aproveitamento serão feitos em benefício da humanidade em geral, independentemente da situação geográfica dos estados.

O artigo 3º estabelece o conceito de mar territorial, cuja largura se estende até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com essa Convenção. No mar territorial, o Estado costeiro exerce a sua soberania, como o faz em relação ao seu território e às águas interiores, razão por que esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar (art. 2º), ressalvado, contudo, o direito de passagem inocente aos navios, mercantes ou de guerra, de qualquer bandeira.

De acordo com a art. 18, passagem significa a navegação pelo mar territorial com o fim de: atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; ou dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias. Tal passagem será considerada inocente na medida em que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, que está autorizado a tomar todas as medidas que se façam necessárias para coibir a passagem que não seja inocente.

A zona contígua é uma área adjacente ao mar territorial, que avança pelo oceano na extensão de 12 (doze) milhas náuticas a partir do limite externo daquele, cabendo ao Estado costeiro o direito de adotar medidas de fiscalização para evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; e reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial (art. 33).

Já a zona econômica exclusiva (ZEE), de acordo com a art. 55 do Tratado da Jamaica, é uma zona situada além do mar territorial, e a este adjacente, sujeita a regime

jurídico específico, que rege os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais estados.

A ZEE não poderá se estender para além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, e nessa área, segundo o artigo 57 da Convenção, dentre outros, terá o país costeiro direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; cabendo-lhe, outrossim, exercer jurisdição para a colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; para a investigação científica marinha e para a proteção e preservação de meio marinho.

A enumeração das prerrogativas do Estado costeiro, acima apresentada, sobre não ser exaustiva, não pretende que se desconheçam os direitos dos demais estados, relativos à liberdade de navegação, sobrevôo, colocação de cabos e dutos submarinos e de outros usos do mar internacionalmente lícitos.

Questão relevante é a que diz respeito à pesca e ao controle dos estoques de recursos vivos na ZEE, pois que compete ao Estado costeiro fixar o limite das capturas e, não sendo capaz de, por seus próprios meios, alcançar tal limite, cabe-lhe, mediante acordo, permitir que frotas pesqueiras de outros estados o façam, obedientes, contudo, às normas estabelecidas pelo permissionário, a quem se atribui o direito de tomar as medidas que sejam necessárias, incluindo visita, inspeção, apresamento e medidas judiciais, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos, porventura estabelecidos.

O Brasil ratificou a Convenção em 22 de dezembro de 1988 e, pelo Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, foi declarada a sua entrada em vigor no âmbito nacional. No entanto, a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que estabelece os direitos nos espaços marítimos sob a soberania e jurisdição brasileiras, posto que o faça conforme se acha previsto na Convenção, dela diverge ao exigir o prévio assentimento do governo brasileiro para a realização de exercícios ou manobras militares na ZEE.

Define ainda a Convenção, em seu artigo 76, a plataforma continental, que compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre. Considera-se o limite das 200 milhas marítimas, quando o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância, sendo que a linha dos limites exteriores da plataforma continental no leito do mar devem estar situadas a uma distância que não exceda 350 milhas marítimas,

contadas a partir da linha de base que serve para estabelecer o mar territorial. Sobre a plataforma continental, o Estado costeiro exerce direitos de soberania, que incidem sobre recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias.

Cabe, ainda, uma observação pertinente ao conceito de ilha que, consoante o artigo 121, I da Convenção, é uma formação natural de terra rodeada de água, que fica a descoberto na preamar, fazendo jus a mar territorial, zona contígua (ZC), ZEE e plataforma continental. Entretanto, faz ressalva quanto aos rochedos que, por si próprios, não se prestam à habitação humana ou a vida econômica, razão pela qual não devem ter zona econômica exclusiva ou plataforma continental. Esta posição conflita com o interesse brasileiro em estabelecer uma ZEE em torno do arquipélago de São Pedro e São Paulo (Programa Arquipélago) onde se estabeleceu uma estação de pesquisa, permanentemente guarnecida¹⁴.

A Convenção da Jamaica, do ponto de vista do planejador estratégico naval, desperta especial atenção, pois que, politicamente, nos oferece um espaço mínimo de atuação do Poder Naval, delimitado pelo mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e a plataforma continental que, excluídas as superposições, corresponde a uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados (equivalente à área da Amazônia brasileira).

É ainda a política que, nesta ampla área oceânica, irá identificar objetivos de defesa, tais como a integridade do território, a garantia da soberania nacional, e a salvaguarda dos bens e dos recursos brasileiros ou sob jurisdição brasileira no mar (proteção e controle do tráfego marítimo, pesca, pesquisa e exploração de petróleo e de outros recursos minerais). Todo este acervo de bens deverá ser protegido, defendido ou resguardado, segundo diferentes opções estratégicas, que, desde já, permitem conceber a ação naval independente ou o seu emprego com o apoio de elementos da Força Aérea, ajustadas às ameaças percebidas e à essencialidade dos objetivos.

Não se poderá relegar, ademais, duas fontes de possíveis contenciosos que decorrem das normas da Convenção do Direito do Mar: a primeira, fruto da exigência imposta pela lei brasileira de prévio consentimento para que se possam realizar exercícios e manobras na ZEE, em afronta ao texto convencional; e a segunda, pelo possível não-acolhimento do nosso pleito de ver reconhecida pela comunidade internacional uma zona econômica exclusiva a partir do arquipélago de São Pedro e São Paulo, com cerca de 450.000 km², numa região de concentração de cardumes de elevado valor econômico. Se quisermos fazer valer as

¹⁴ Serviço de Relações Públicas da Marinha – Nomar, nº 730, Brasília, fev. 2003

nossas posições, tal decisão política exigirá Poder Naval capaz de atuar com eficácia no espaço atlântico que a Convenção da Jamaica põe sob nossa jurisdição.

3.5 A proteção da “Amazônia Azul”

A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa complexa. São 4,5 milhões de quilômetros quadrados de área a ser vigiada. Se a ação for tímida, ilícitos como pirataria, contrabando, despejos ilegais de material poluente, exploração da fauna, entre outros, encontram terreno fértil de propagação. Petroleiros usam a costa brasileira para desovar lastro poluído. Ações de patrulha naval, realizadas pela Marinha do Brasil, visam a evitar os ilícitos e combater infratores nas águas jurisdicionais brasileiras.

Estrategicamente, o mar é vital para o Brasil. Nosso comércio exterior é de tal maneira dependente do tráfego marítimo que este se constitui numa de nossas grandes vulnerabilidades. Isso porque, em tempos de globalização, a indústria nacional emprega tamanha gama de insumos importados, que interferências com o livre trânsito nos mares levariam o Brasil rapidamente ao colapso. Caso idêntico é o do petróleo extraído na plataforma continental. Sem o petróleo, uma crise energética e de insumos pode paralisar o país, semeando dúvida sobre a competência brasileira para manter a auto-suficiência energética.

O Brasil conquistou a maioria para exercer a vigilância estratégica sobre seu vasto território continental, mesmo nas regiões escassamente povoadas, cujas lacunas de proteção foram preenchidas pelo Sistema de Proteção da Amazônia. Um modelo de vigilância na Amazônia Azul é mais complexo que no continente e passa, necessariamente, pelo adequado aparelhamento da Marinha do Brasil.

4 A PARTICIPAÇÃO DA MB NA IMPLANTAÇÃO DO ISPS CODE

Oficialmente, não existe ingerência direta da MB na vertente “portos”, em relação à aplicação do ISPS *Code*, já que, pelas normas vigentes, a responsabilidade da elaboração e implementação do plano de segurança é do Administrador Portuário e a aprovação/auditoria, que inicialmente foi incumbência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), passou a ser de responsabilidade da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais, e Vias Navegáveis (CONPORTOS). Cabe ao Departamento de Polícia Federal (DPF) exercer as funções de Polícia Marítima, de acordo com o inciso III, parágrafo 1º, Art. 144, da Constituição Federal, por meio dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM). Entretanto, nos primeiros passos desses órgãos, pertencentes ao DPF, se faz necessário o apoio da MB, no que concerne à logística, inteligência, comunicações e instrução, até que ele atinja o patamar de uma boa estruturação dos seus quadros de pessoal e material.

Graças a um Termo de Cooperação firmado entre o DPF e a MB, no ano de 2004, estão sendo realizados cursos no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro, com o intuito de preparar o pessoal dos NEPOM.

A MB se encontra inserida naturalmente na operatividade do ISPS *Code* e a todo momento, é chamada pela Comunidade Portuária a participar de forma mais efetiva no desenvolvimento do Código, também nos portos, uma vez que, antes do advento da Lei dos Portos, a MB tinha responsabilidade pela área portuária e águas adjacentes. No entanto, a atuação da MB na área portuária está legalmente prevista no Art. 3º daquela norma que determina: “Exercem suas funções no porto organizado de forma integrada e harmônica, a administração do porto, denominada Autoridade Portuária¹⁵, e as Autoridades Aduaneiras, Marítima¹⁶, Sanitária, de Saúde e de Polícia Marítima”.

A atividade que exerce a MB se encontra normatizada no Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, Parágrafo Único do Art. 1º, que estabelece:

A Patrulha Naval, sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental brasileira e no alto mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

¹⁵ Presidente das Docas de um determinado Porto.

¹⁶ A Autoridade Marítima é o Comandante da MB.

4.1 Participação da MB com relação à ameaça aos portos

À luz do limitado ordenamento jurídico vigente, mesmo em situações categorizadas no nível 3 do Plano de Segurança Portuária, ou seja, a cargo das organizações de segurança pública e de outros órgãos como o DPF, é difícil definir a concreta participação da MB.

O Plano de Intervenção para a Manutenção da Ordem em Pontos Sensíveis (PIMOPS) teria sua aplicação no esgotamento do Plano de proteção, instrumento regular. Encontra-se previsto no Art. 144 da Constituição Federal, com a concepção de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), conforme dispõe o decreto nº 3.897, de 24 de agosto de 2001. No caso de agravamento da situação e a extensão de sua abrangência, que possa configurar uma ameaça à pátria, ter-se-ia, então, uma operação de defesa de porto, e não mais uma aplicação do PIMOPS, e muito menos do Plano de Proteção. Isto fica definido na Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004, que determina no seu Art. 17, inciso V:

cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Nos Planos de Segurança Portuários, conforme preconizado no ISPS *Code*, estão previstos três níveis de proteção: nível 1 – o menos rigoroso, em condições normais de atividade portuária, de operação contínua sem limite de tempo, passando pelo nível 2 intermediário, e o nível 3, quando a ameaça for eminente ou estiver em andamento, com duração limitada de tempo necessária para fazer frente à ameaça.

4.2 A atuação da MB na área dos portos

As ações da MB em relação à segurança e proteção de portos/terminais, estabelecidas na Portaria Interministerial nº 33/2004, se resumem em orientar seus órgãos subordinados para:

- a) incrementar as ações de Port State Control e Flag State Control¹⁷, enfatizando as verificações referentes ao atendimento das emendas à Convenção SOLAS e ao ISPS *code*;
- b) informar à PF local, organizações militares da MB interessadas, como o Comando de Operações Navais (ComOpNav) e o Comando do Distrito Naval (ComDN) da área, e ao Oficial de Proteção do porto/terminal considerado, quaisquer alertas de comprometimento da segurança e proteção de N/M que estejam se dirigindo para o porto/terminal, ou que estejam atracados/fundeados na área do porto organizado ou em suas proximidades;
- c) informar imediatamente à PF, ao ComOpNav, ao ComDN e ao Coordenador da Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos CESPOTOS, qualquer alarme de comprometimento da proteção e segurança de portos e terminais situados na respectivas áreas de jurisdição;
- d) manter acompanhamento pelos representantes da MB nas CESPOTOS, do processo de certificação, pelo ISPS Code, dos Portos e terminais de suas respectivas áreas, encaminhando ao ComOpNav e ao ComDN da área, quaisquer solicitações de envolvimento da MB em assuntos especificadamente ligados à proteção física da área portuária.

A MB tem realizado diversos exercícios, chamados de INTERPORTEX, em áreas sensíveis, nos diversos portos brasileiros e áreas marítimas adjacentes, contando com a atuação de todas as autoridades envolvidas, para teste dos sistemas de comunicações, procedimentos operacionais e verificação da eficiência das ações planejadas, aproximando-se ao máximo da realidade. Nestes exercícios, a MB tem participado com navios, lanchas, aeronaves de asa rotativa e as tropas necessárias, além de pessoal para simular o inimigo que tentaria realizar o atentado terrorista. Dessa forma, vem testando paulatinamente os planos de proteção dos portos e terminais. Por sua vez, a MB também vem testando e aperfeiçoando, em paralelo, os PIMOPS das Capitânicas dos Portos, adaptando-os aos Planos de Segurança dos portos considerados fundamentais.

Inicialmente, a meta era de que, durante o período de 2004 a 2007, fossem realizados dois exercícios por ano nos principais portos brasileiros, e deste modo, até 2007, todos esses portos teriam sido objetos de treinamentos de segurança. Nestes exercícios, são

¹⁷ Atividade que a MB realiza para verificar as condições operativas de um navio, quando são verificados a documentação, equipamentos, pessoal habilitado e suas vistorias. No primeiro, em navios estrangeiros, e, no segundo, em embarcações brasileiras.

realizadas reuniões de planejamento no nível operacional, permitindo que os planos de ação das diversas autoridades sejam integrados com os Planos de Segurança Portuária, aprovados pela CONPORTOS. Coroando as sessões de planejamento, é realizado um exercício no porto organizado considerado.

É importante ressaltar que as Forças Armadas têm sofrido sérias restrições orçamentárias nesses últimos anos, em especial a MB. Além disso, parcela dessa receita destinada à manutenção da FA, é contingenciada pelo Governo Federal. Sendo assim, os poucos recursos anuais são disponibilizados para atender a algumas prioridades ou seja, direcionado para apelos emergenciais da atividade fim, impossibilitando sua maior contribuição no desenvolvimento das necessárias medidas do ISPS *code*.

Os exercícios que a MB vem realizando possuem como meta adestrar os meios subordinados nos procedimentos para atualização dos pontos sensíveis das instalações portuárias e/ou terminais, previstos nos planos de segurança decorrentes dos PIMOPS. Este documento tem como propósito, contribuir para a manutenção das operações portuárias em portos ou terminais, sejam públicos ou privados, da jurisdição dos ComDN, mantendo a integridade dos pontos sensíveis considerados vitais para a consecução de tais operações. Os PIMOPS são documentos que se constituem, por sua natureza interventora, num instrumento de extensão aos Planos de Segurança dos portos, quando estes forem declarados ineficazes para os propósitos pelos quais foram estabelecidos, dependendo da ação ilícita deflagrada, embora não possam ser confundidos como uma etapa do Plano de Segurança.

5 EMPREGO DO PODER NAVAL BRASILEIRO

O Brasil possui grandes vulnerabilidades – grandes cidades e sistema produtivo próximo ao litoral; comércio exterior e importação de matérias primas dependentes do tráfego marítimo; e produção de petróleo no mar.

O que a Nação necessita e espera de sua Marinha é que possa garantir, no mar e águas interiores, a soberania, a integridade e os interesses do Brasil. Em sua expressão constitucional mais ampla, a Marinha do Brasil é “uma instituição nacional permanente e regular, organizada com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e se destina à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem”.

A missão da Marinha do Brasil, claramente estatuída em nossas leis, é: “Preparar e aplicar o Poder Naval, a fim de contribuir para Defesa da Pátria”.

O preparo do Poder Naval está orientado no sentido de sua constante atualização, buscando, em harmonia com as demais expressões do Poder Nacional, mantê-lo, primordialmente, em condições de executar as tarefas básicas clássicas de controlar áreas marítimas, negar o uso do mar, projetar o poder sobre terra e contribuir para a dissuasão.

5.1 A caracterização do Poder Naval

Num país que depende fundamentalmente do transporte marítimo e da exploração dos recursos do mar, portanto vulnerável a agressões vindas do mar, a tarefa do Poder Naval de controle de áreas marítimas está ligado, principalmente, à necessidade de manter as LCM e a exploração dos recursos do mar a despeito de esforços de terceiros para interromper tais atividades. Os objetivos dessa tarefa seriam: a segurança do Tráfego Marítimo, a segurança dos meios de exploração do mar e a integridade do território. Para o seu cumprimento, a Marinha deve dispor de meios navais e aeronavais embarcados em condições de pronto emprego, desde o período de paz, realizando, de forma contínua, operações de patrulha do mar territorial.

O Poder Marítimo representa a parcela do Poder Nacional relacionada ao uso do mar e pode ser definido como:

"a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para a utilização do mar e águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais".

Dentre os principais elementos que integram o Poder Marítimo, podemos citar: a Marinha Mercante; a infra-estrutura hidroviária (portos, terminais e instalações de apoio); a indústria naval; a indústria da pesca; o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar e hidrovias; estabelecimentos destinados à formação e treinamento desse pessoal; e o Poder Naval, que é o componente militar do Poder Marítimo.

A Marinha é a responsável pelo aprestamento, preparo e aplicação do Poder Naval, compreendendo os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

O Poder Naval é a expressão militar do Poder Marítimo. (DBM p1-2) Ele possui componentes materiais dinâmicos (meios de superfície, submarinos, aéreos e anfíbios), componentes materiais fixos (bases e pontos de apoio) e componentes humanos.

A capacidade do Poder Naval pode ser medida pelos graus de eficiência do seu desempenho, seu aprestamento e seu emprego.

Por outro lado, um Poder Naval eficaz precisa ser capaz de atuar em áreas extensas, por um período de tempo ponderável, executando ações tanto defensivas quanto ofensivas, com exploração de suas características de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade. (DBM-p1-2)

Chama-se a atenção para a potencialidade do Poder Naval consubstanciada na capacidade de indicar intenções e marcar presença em áreas críticas, para induzir atividades favoráveis ou dissuadir as desfavoráveis. A liberdade dos mares permite às forças navais ocuparem posições próximas às áreas de crises e lá permanecerem por períodos prolongados, sem com isso comprometer o país que representa.

Como "País Marítimo", o Brasil necessita de superioridade marítima, afirmação esta que obriga fazer algumas considerações sobre o Poder Naval.

O Poder Naval é um componente do Poder Marítimo. Tanto o Poder Naval como o Poder Marítimo são definidos pela Política Marítima Nacional, que visa a orientar o desenvolvimento das atividades marítimas para a utilização efetiva, racional e plena do mar.

A efetividade do Poder Naval depende do desenvolvimento da capacidade de controlar o acesso às áreas marítimas consideradas vitais para o desenvolvimento do País.

Portanto, cabe ao Poder Naval:

- a) garantir a integridade do mar territorial e da área marítima sob jurisdição brasileira;
- b) defender os centros industriais litorâneos e/ou que se situam próximos à costa;
- c) garantir a liberdade de exploração dos recursos do mar;
- d) garantir a liberdade de circulação das linhas de navegação marítima.
- e) controlar áreas marítimas;
- f) negar o uso do mar ao inimigo;
- g) projetar poder sobre a terra;
- h) contribuir para a dissuasão.

5.2 Limitações do Poder Naval

A primeira limitação de caráter geral, que compromete o Poder Naval como um todo, se refere à procedência diversificada dos meios, sistemas e armamentos, que torna a MB dependente de fornecimentos provenientes de diversos países.

A MB não dispõe de meios suficientes para o cumprimento de sua missão, pois requer capacidade de controlar extensas áreas marítimas de interesse brasileiro; onde se incluem a manutenção das comunicações marítimas, as áreas relacionadas à segurança do território nacional, a defesa de nossas plataformas de petróleo no mar e as áreas relacionadas à salvaguarda dos recursos das AJB. A MB somente tem capacidade de garantir a utilização permanente de áreas marítimas limitadas, estacionárias ou móveis.

5.3 Os reflexos do terrorismo

Clausewitz define a guerra como “um ato de violência que visa a compelir o adversário a submeter-se ‘a nossa vontade’” (1976, p. 73). Apresenta de forma destacada em seus escritos o objetivo político da luta. Sendo o terrorismo baseado em ações violentas com objetivo político, este, conseqüentemente deve ser considerado, numa abordagem analítica, como um tipo de conflito indireto, no qual a ação é substituída pela ameaça manifestada pela violência clandestina e dispersa (ARON, 1979, p.188).

Neste sentido, uma vez reconhecido por um determinado governo que o terrorismo constitui uma ameaça aos objetivos nacionais gerais – segurança e prosperidade – a vontade do povo deve ser motivada para resisti-lo, e as forças armadas preparadas e equipadas

para combatê-lo direta ou indiretamente, caracterizando, desta forma, o envolvimento da “trindade paradoxal”¹⁸.

O setor político, norteador por uma política de defesa, deve reavaliar as prioridades orçamentárias, a fim de equipar as forças armadas e os outros setores afetos à segurança com os recursos necessários à aquisição de meios específicos e ao preparo dos efetivos empenhados no combate à ameaça.

O planejamento de força para o combate ao terrorismo nasce, então, de uma visão nacional que considera o grau de interferência deste nos objetivos nacionais, o perfil da participação do Brasil no cenário político internacional e as suas vulnerabilidades estratégicas.

As operações antiterrorismo podem contemplar medidas estratégicas e operacionais, dependendo do grau de interferência que este impuser ao país. Se as ações terroristas comprometem profundamente aos interesses do Estado, medidas estratégicas podem ser adotadas englobando, inclusive, uma intervenção militar nos países que “patrocinam” os movimentos revolucionários ou onde eles possuam bases.

Um grupo de planejamento e comando, subordinado a uma estrutura integrada de defesa nacional, deve ser formado mesmo antes da ameaça se concretizar, de modo a garantir a máxima centralização e coordenação do sistema de inteligência e da aplicação dos efetivos destinados ao combate à ameaça.

As operações, dependendo da profundidade da crise, será conduzida por forças policiais, evitando acrescentar, em episódios de menor vulto, uma divulgação nacional e/ou internacional que venha ao encontro dos interesses dos terroristas.

O sistema de inteligência deve abranger as entidades nacionais no exterior, inclusive as representações diplomáticas, formando uma espécie de “alarme antecipado” das atividades e dos movimentos de possíveis agentes terroristas.

As atividades de contra-inteligência devem ser aprimoradas e intensificadas. Isto porque mesmo uma ação adversa elementar precisa percorrer um ciclo de planejamento regenerativo até chegar à decisão. Esta se apóia no mínimo de informações necessárias à minimização dos riscos e dos custos. Os terroristas sabem que uma ação mal planejada conduz ao fracasso associado à contrapropaganda.

É evidente que um sistema de inteligência e contra-inteligência não é suficiente para um combate eficiente ao terrorismo. Forças e meios devem ser mobilizados quando for

¹⁸ Segundo Clausewitz, a guerra real é um composto de três elementos, a chamada trindade paradoxal, quais sejam: povo, forças armadas e governo. Para se entender a guerra, é necessário o estudo e a utilização de todos os três elementos.

necessária uma intervenção efetiva contra uma ação terrorista em curso ou iminência de ocorrer.

O dimensionamento, a natureza das forças e os meios envolvidos devem considerar um enfrentamento a um inimigo de menor poderio que, por este motivo, normalmente, evita um confronto direto. O aprestamento de um efetivo, especialmente militar, de forma exagerada para o combate ao terrorismo pode desviar recursos de setores defensivos prioritários.

No caso do terrorismo marítimo, medidas particulares de segurança envolvendo um engajamento maior de forças navais, devem ser adotadas. Estas podem, inicialmente, estar concentradas em atividades voltadas ao controle do tráfego marítimo e, posteriormente, em função da escalada da crise, assumirem um postura de proteção.

As características dos alvos no ambiente marítimo e a maneira de operar dos terroristas justificam a criação de grupos adestrados em retomada e resgate de alvos no mar ou em áreas influenciadas por este. Forças, nucleadas em Fuzileiros Navais, devem estar aprestadas para segurança de portos e instalações de exploração e exploração de petróleo ou outro recurso ligado ao mar. Meios navais específicos devem estar adaptados ao lançamento e ao apoio dos efetivos empregados.

Outra preocupação de igual importância é a preparação de grupos especializados em controle de crise, resgate de sobreviventes, controle de avarias e minimização de danos ao meio ambiente.

6 CONCLUSÃO

O Atlântico Sul, na atual conjuntura internacional, pode ser considerado excêntrico em relação às demais áreas de tensão, sendo sua avaliação estratégica de baixa prioridade para países de maior significado político, econômico e militar. No entanto, para os países limítrofes, é de vital importância devido aos seus interesses marítimos.

A Convenção da Jamaica, que disciplinou o uso dos fundos dos oceanos, acresceu ao território brasileiro cerca de 4,5 milhões de km², que correspondem às nossas Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental.

A exploração e a exploração dos recursos da “Amazônia Azul” e a sua utilização como via de comunicações marítimas vêm sendo fundamentais para o desenvolvimento e a segurança do País.

Particularmente para o Brasil, esses aspectos são essenciais para o atendimento de nossos interesses, considerando o vulto do envolvimento nacional com as atividades marítimas no Atlântico Sul.

Nosso país não tem, na atualidade, inimigo regional potencial cujo enfrentamento possa ser considerado como fato determinante. Não há sinais concretos que possam indicar significativos potenciais contenciosos na região e, aos poucos, antigos e importantes focos de tensão tendem a ser superados. Entretanto, é arriscado aceitar que não existem contenciosos para um país com a estatura político-estratégica do Brasil e que passa a ocupar posição de maior significado no cenário internacional.

A despeito da ausência de ameaças que sejam sensíveis, concretas ou de curto prazo, a concentração de nossos interesses no Atlântico Sul recomenda que a MB deve preparar-se para atuar, tendo como cenário principal o Atlântico, primordialmente na sua porção sul.

Um dos fatores chave para o desenvolvimento do comércio marítimo tem sido a liberdade do uso intensivo do mar. Ao longo dos séculos, a comunidade internacional tem procurado, fora dos quadros da beligerância, que seja mantida a liberdade das rotas de navegação e tem conseguido com diversos graus de sucesso. Contudo, a segurança dos próprios estados exige, mesmo em tempos de paz, mais do que isso. Necessita que o mar não seja usado para finalidades ilegais ou de risco como, por exemplo, o terrorismo, a imigração clandestina, o tráfico de armas ou de drogas, o contrabando, etc.

Além disso, os interesses dos estados não podem ser postos em questão por ameaças aos seus interesses vitais, configuradas no mar, como não podem ter os seus territórios atacados a partir dele.

É por isso que procuram, em tempo de paz, dissuadir o aparecimento de riscos e ameaças, controlando-os, no dia-a-dia, enquanto são incipientes e preparando longamente meios capazes de empregarem a força no mar.

O Brasil tem necessidade, quer de garantir a vigilância e o controle de seus espaços marítimos, quer de dispor de um mínimo de força que, no mar, se oponha pela dissuasão, a qualquer risco ou ameaça.

Como testemunhamos, nos acontecimentos de 11 de setembro de 2001, mesmo fora dos quadros de conflito declarados, existem perigos violentos que são necessários prevenir e se contrapor.

Para isso, o Estado necessita de uma Autoridade Marítima forte que coordene os esforços das várias forças policiais e das diversas autoridades civis com competências na área do domínio público marítimo e que, se necessário, recorra aos diversos meios das Forças Armadas para intervir nesses espaços.

Os riscos e ameaças suscetíveis de conduzir a situações de conflito mais tradicional exigem capacidades que permitam ao Brasil, com seus aliados, estarem preparados para passar da dissuasão para outro estágio de coação, se assim for necessário, mantendo, contudo, um conjunto de meios que viabilizem o desempenho de algumas missões de forma autônoma, de acordo com um potencial ajustado à sua dimensão.

Para tal, devemos dispor de uma Marinha com duas componentes principais: uma com navios simples, de baixo custo de investimento, de operação e manutenção, destinados às principais tarefas de segurança, tais como a busca e salvamento, o terrorismo, à pirataria, etc. Isto é uma componente que terá que velar pelo exercício da autoridade marítima, no mar.

A outra componente, essencialmente militar, deve ser capaz de desencorajar qualquer ato de humilhação ao estado brasileiro no mar, ou atentatório de seus interesses vitais. Deve, também, permitir a participação nas alianças em que o estado se compromete, com eficácia e dignidade. Esta componente deve ser constituída por submarinos, fragatas, navio aeródromo, navios reabastecedores, navio de projeção de força e por fuzileiros navais.

A cada ano aumentam as dificuldades, e, para superá-las, deveremos usar nossa criatividade e, principalmente, parcimônia nas despesas, priorizando a execução daquelas consideradas inadiáveis.

Só assim poderemos contribuir para o preparo e para a aplicação do Poder Naval, buscando a dimensão almejada que venha a assegurar à Nação brasileira sua estabilidade política, seu desenvolvimento econômico e sua segurança no mar.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO. Produção nacional de petróleo e gás natural. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/petro/dados_estatisticos.asp>. Acesso em 21 julho 2006.
- ARON, Raymond. Paz e Guerra entre as Nações. Brasília: Universidade de Brasília, 1979. 708p.
- BRASIL. Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Apresenta a situação das instalações portuárias. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/documentos/conportos_instalacoes_certificadas.pdf>. Acesso em 13 jul. 2006.
- BRASIL. Congresso Nacional. Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004. Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das forças Armadas, para estabelecer novas atribuições subsidiárias. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 02 set. 2004.
- BRASIL. Congresso Nacional. Lei Complementar nº 97, de 6 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 10 jun. 1999. Edição Extra.
- BRASIL. Congresso Nacional. Lei nº 2.419 de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 17 fev. 1955. Seção 1. p 2.553. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=110210>>. Acesso em 15 jul. 2006.
- BRASIL. Constituição (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Brasília, DF: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 262p.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. Carta de Instrução PATNAV ComOpNav n. 001/2006, de 9 de janeiro de 2006.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. *Doutrina Básica da Marinha – EMA-305*. Brasília, 2004.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *Política de Defesa Nacional*. Brasília, 2005.
- CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*. Lisboa: Perspectivas & Realidades, 1976
- FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de; colaboração: Maria Helena de AndradeMagalhães, Stella Maris Borges. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 7. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004. 242 p. (Aprender).
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *International Ship and Port Facility*

Security Code (ISPS Code). Londres, 2002. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes/CodISPS.doc>>. Acesso em 15 abril 2006.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of fixed Platforms located on the Continental Shelf*. Londres, 1988. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes/ProtocoloSUA88-TextoOficial.pdf>>. Acesso em 15 abril 2006.

SUN TZU. *A Arte da Guerra / Sun-Tzu, Sun-Pin*. Tradução de Ana Aguiar Cotrim. São Paulo: Martins Fontes, 2002. 336 p. Versão inglesa de: Ralph D. Sawyer. Original chinês.