

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG MARIO RUBENS GIORDANO SIMÕES

A AMAZÔNIA LEGAL – AMEAÇAS À SOBERANIA NACIONAL:

uma possível estratégia para as Patrulhas Navais nas vias fluviais e marítimas dos Estados do

Pará e do Amapá.

Rio de Janeiro

2014

CMG MARIO RUBENS GIORDANO SIMÕES

A AMAZÔNIA LEGAL – AMEAÇAS À SOBERANIA NACIONAL:

uma possível estratégia para as Patrulhas Navais nas vias fluviais e marítimas dos Estados do
Pará e do Amapá.

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

Orientador: CMG (FN-RM1) R. KILIAN JR.

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2014

AGRADECIMENTOS

Agradeço, inicialmente à Escola de Guerra Naval pelos ensinamentos transmitidos; a meus superiores, pares e subordinados pela colaboração espontânea que emprestaram na elaboração desta monografia; a meu orientador, CMG (FN-RM1) Rudibert Kilian Júnior pela cortesia, educação e interesse demonstrados, bem como toda a atenção dispensada; aos colegas e amigos do CPEM 2014, pela distinta consideração e, principalmente, pelas críticas construtivas indispensáveis no aprimoramento e na elaboração deste trabalho; àqueles que, de alguma forma, acrescentaram, contribuíram e trabalharam para a correção deste texto; e, finalmente, à Marinha do Brasil, instituição que me propiciou ao longo deste profícuo ano, conhecimentos acadêmicos de grande valia, e que, certamente, muito ainda serão aproveitados nas futuras tarefas e missões que me serão atribuídas.

A todos, o meu pleito de gratidão!

RESUMO

Dentre as ameaças à soberania nacional na Amazônia Legal que estão diretamente relacionadas às tarefas da Marinha do Brasil nessa região, destacam-se aquelas mencionadas no Livro Branco de Defesa Nacional, denominadas “novas ameaças”, são elas: pirataria, terrorismo, narcotráfico, contrabando, biopirataria e pesca ilegal. Para dar combate a essas ameaças, as Patrulhas Navais são as operações aplicáveis e previstas em lei específica. No entanto, surgem questionamentos e dificuldades evidentes para conduzir tais operações com quantidades limitadas de meios navais em tão vasta área. Mas, ao recorrer à própria visão da malha hidroviária navegável da Bacia Amazônica, verifica-se que ela desagua na foz do Amazonas, área de valor estratégico para o Brasil, por proporcionar acesso às únicas fronteiras marítimas da Amazônia Legal e, ao mesmo tempo, conectá-las às hidrovias e portos do norte do país. De fato, esta característica peculiar agrega grande potencial de aproveitamento, sob a ótica da logística e transporte, favorecendo as perspectivas de desenvolvimento dos Estados do Pará e do Amapá, onde se espera um aumento do fluxo de navios e embarcações em seus litorais, águas interiores, terminais portuários e hidroviários. Nesse contexto, o objeto de estudo deste trabalho destina-se à formulação de uma possível estratégia para as Patrulhas Navais nas vias fluviais e marítimas dos Estados do Pará e do Amapá. Para tanto, esta monografia foi subdividida em quatro capítulos. A introdução fornece uma visão do conteúdo, os objetivos da pesquisa e as delimitações do assunto. O referencial teórico define os conceitos de Geoffrey Till sobre: Consciência Situacional Marítima, Boa Ordem no Mar e Segurança Marítima. Ademais, expõe as novas características da Estratégia Naval após a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, segundo Ken Booth. O terceiro capítulo apresenta, fruto da experiência do autor e das pesquisas realizadas, uma análise da situação, problemas, perspectivas, soluções e uma estratégia para o combate das ameaças transnacionais pelas Patrulhas Navais. Por último, uma breve conclusão, transmite uma ideia de como proceder à aplicação das leis na área citada, por meio de Patrulhas Navais, que tendem a ser colaborativas e com a participação de organizações extramarinha, contribuindo para assegurar a soberania nacional na Amazônia Legal.

Palavras-chave: soberania, Amazônia Legal, Marinha do Brasil, Patrulhas Navais, Pará, Amapá, estratégia, vias, fluviais, marítimas.

ABSTRACT

Among the threats to national sovereignty in the Brazilian Legal Amazon that are directly related to the tasks of the Brazilian Navy in this region, we highlight those mentioned in the National Defence White Paper, called "new threats": piracy, terrorism, drug trafficking, smuggling, biopiracy and illegal fishing. To combat these threats, the Naval Patrols are the designed operations and in accordance to specific law. However, questions and obvious difficulties to conduct such operations with limited amounts of naval assets in such a vast area arise. But, by using the own view of the Amazon Basin navigable waterway network, it appears that it flows into the mouth of the Amazon, an area of strategic importance to Brazil, by providing access to unique maritime borders of the Legal Amazon and, at the same time, connect them to the waterways and ports of the north region of the country. In fact, this peculiar feature adds great potential for utilization, from the viewpoint of logistics and transport, favoring the development prospects of the states of Pará and Amapá, where one expects an increased flow of ships and boats in their coastal, inland waters, port and waterway terminals. In this context, the object of this paper is aimed at formulating a possible strategy for Naval Patrols in the fluvial and maritime waterways of the states of Pará and Amapá. To this end, this monograph is divided into four chapters. The introduction provides an overview of the content, the research objectives and delimitations of the subject. The theoretical framework defines concepts of Geoffrey Till about: Maritime Situational Awareness, Good Order at Sea and Maritime Security. Moreover, it exposes the new features of naval strategy after the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, according Ken Booth. The third chapter presents, the result of the author's experience and research conducted, an analysis of the situation, problems, perspectives, solutions, and a strategy to combat transnational threats, by Naval Patrols. Finally, a brief conclusion, conveys an idea of how to proceed to enforce the law through Naval Patrols, which tend to be highly collaborative and involving another agencies, helping to ensure national sovereignty in the Brazilian Legal Amazon.

Keywords: sovereignty, Brazilian Legal Amazon, Brazilian Navy, Naval Patrols, Pará, Amapá, strategy, waterways, fluvial, maritime.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABIN	-	Agência Brasileira de Inteligência
ACISO	-	Ações Civico-Sociais
<i>ACOPS</i>	-	<i>Advisory Committee on the Protection of the Seas</i>
AESM	-	Agência Europeia da Segurança Marítima
AJB	-	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ	-	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AOp	-	Área de Operações
ARP	-	Aeronaves Remotamente Pilotadas
BOM	-	Boa Ordem no Mar
BtlOpRib	-	Batalhão de Operações Ribeirinhas
<i>C4ISR</i>	-	Comando, Controle, Computadores, Comunicações, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento
CAM	-	Controle de Áreas Marítimas
CC4DN	-	Centro de Comando do 4º DN
CCTOM	-	Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimas
CEDH	-	Convenção Europeia dos Direitos Humanos
CFN	-	Corpo de Fuzileiros Navais
CNUDM	-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
Código ISPS	-	Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias
Com4ºDN	-	Comando do 4.º Distrito Naval
Com9ºDN	-	Comando do 9º Distrito Naval
COMCONTRAM	-	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo

ComemCh	-	Comando-em-Chefe da Esquadra
ComFFE	-	Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra
ComGptPatNavN	-	Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte
ComOpNav	-	Comando de Operações Navais
<i>COP</i>	-	<i>Common Operational Picture</i>
CP	-	Código Penal
CPAOR	-	Capitanias dos Portos da Amazônia Oriental
CPAP	-	Capitanias dos Portos do Amapá
CQOC	-	Compilação do Quadro Operacional Comum
<i>CSDP</i>	-	<i>Common Security and Defence Policy</i>
CSM	-	Consciência Situacional Marítima
<i>DEA</i>	-	<i>Drug Enforcement Administration</i>
DBM	-	Doutrina Básica da Marinha
DN	-	Distrito Naval
ECSR	-	Embarcações de Casco Semirrígido
<i>EMSA</i>	-	<i>European Maritime Safety Agency</i>
END	-	Estratégia Nacional de Defesa
EN	-	Estratégia(s) Naval(is)
ETT	-	Embarcações de Transporte de Tropa
EUA	-	Estados Unidos da América
FA	-	Forças Armadas
<i>FAC</i>	-	<i>Fast Attack Craft</i>
<i>FAO</i>	-	<i>Food and Agriculture Organization</i>
<i>FBB</i>	-	<i>Fleet Broadband</i>
FDGF	-	Forças de Defesa da Guiana Francesa

FN	-	Fuzileiros Navais
FNC	-	Força Naval Componente
FNS	-	Força Nacional de Segurança
GFlu	-	Grupamento Fluvial da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social do Pará
GptFNBe	-	Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém
GVI	-	Grupos de Visita e Inspeção
IBAMA	-	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
<i>IMO</i>	-	<i>International Maritime Organization</i> (Organização Marítima Internacional)
IN	-	Inspeção Naval
<i>ISPS Code</i>	-	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
<i>IWCO</i>	-	<i>Independent World Commission on the Oceans</i> (Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos - CMIO)
<i>JIATF-S</i>	-	<i>Joint Interagency Task Force - South</i>
LABTRANS/UFSC	-	Laboratório de Transporte e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina
LAR	-	Lanchas de Ação Rápida
LBDN	-	Livro Branco de Defesa Nacional
LCM	-	Linhas de Comunicações Marítimas
LDM	-	Lei dos Direitos do Mar
LESTA	-	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MB	-	Marinha do Brasil
MD	-	Ministério da Defesa

<i>MDA</i>	-	<i>Maritime Domain Awareness</i>
MJ	-	Ministério da Justiça
MM	-	Marinha(s) Mercante(s)
MMA	-	Ministério do Meio Ambiente
MNF	-	Marinha Nacional Francesa
MP	-	Ministério Público
MT	-	Mar(es) Territorial(is)
OM	-	Organizações Militares
ONU	-	Organização das Nações Unidas
<i>OPV</i>	-	<i>Ocean Patrol Vessel</i>
OSM	-	Operações de Segurança Marítima
OTAN	-	Organização do Tratado do Atlântico Norte
P2P	-	1-fenil-2-propanona
PATNAV	-	Patrulha(s) Naval(is)
PC	-	Plataforma Continental
PEF	-	Plano Estratégico de Fronteiras
<i>PEN Online</i>	-	Notificação Prévia de Exportação
PF	-	Polícia Federal
PHE	-	Plano Hidrográfico Estratégico
PLS	-	Projeto de Lei do Senado
PM	-	Poder Marítimo
PN	-	Poder(es) Naval(is)
PND	-	Política Nacional de Defesa
PNIH	-	Plano Nacional de Integração Hidroviária
PNLT	-	Plano Nacional de Logística e Transportes

PNUMA	-	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
<i>REA</i>	-	<i>Rapid Environment Assessment</i>
<i>SACLANT</i>	-	<i>NATO's Supreme Allied Commander Atlantic</i>
SEMA-PA	-	Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Pará
SIPAM	-	Sistema de Proteção da Amazônia
SISNAD	-	Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas
SISNAMA	-	Sistema Nacional de Meio Ambiente
SISTRAM	-	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SM	-	Segurança Marítima
<i>SOLAS</i>	-	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SPVEA	-	Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SRF	-	Secretaria da Receita Federal
SSN-4	-	Serviço de Sinalização Náutica do Norte
STA	-	Segurança do Tráfego Aquaviário
<i>SUA</i>	-	Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima
SUDAM	-	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
TIDM	-	Tribunal Internacional para o Direito do Mar
UE	-	União Europeia
<i>UNEP</i>	-	<i>United Nations Environment Programme</i>
<i>UNCLOS</i>	-	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
<i>UNCLOS III</i>	-	Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
VANT	-	Veículos Aéreos Não Tripulados

- ZC - Zona Contígua
- ZEE - Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Esquema detalhado dos limites marinhos legais e suas especificações técnicas.....	175
Figura 2 - Amazônia Legal: Divisão política.....	176
Figura 3 - Mapa Geopolítico do Brasil.....	177
Figura 4 - Brasil: Mapa índice dos recortes regionais.....	178
Figura 5 - Recorte da Foz do Amazonas.....	179
Figura 6 - Recorte da Baía do Marajó.....	180
Figura 7 - Brasil: Morfologia continental e oceânica.....	181
Figura 8 - Foz do rio Amazonas: Perfil morfológico oceânico.....	182
Figura 9 - Mapa batimétrico parcial do Atlântico.....	183
Figura 10 - Mapa batimétrico parcial do Atlântico: Levantamento da Plataforma Continental Brasileira.....	184
Figura 11 - Cone do Amazonas: Diagrama tridimensional.....	185
Figura 12 - Caracterização da Amazônia Azul.....	186
Figura 13 - Limites impostos pela CNUDM.....	187

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	REFERENCIAL TEÓRICO	19
2.1	CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA (CSM).....	19
2.2	BOA ORDEM NO MAR (BOM) E SEGURANÇA MARÍTIMA (SM).....	24
2.2.1	BOM: Requisitos Gerais	27
2.2.1.1	Desenvolvimento de Política Marítima, Governança Marítima Doméstica e Integrada.....	28
2.2.1.2	O Direito do Mar: Uma Estrutura de Ação.....	30
2.2.1.3	Implementação de Políticas nas AJ e Afastado das AJ.....	31
2.2.2	BOM: Implicações para as Marinhas	32
2.3	NOVAS CARACTERÍSTICAS DA ESTRATÉGIA NAVAL (EN) APÓS A <i>UNCLOS III</i>	34
3	AS PATNAV E AS “NOVAS AMEAÇAS” NAS VIAS FLUVIAIS E MARÍTIMAS DO PARÁ E DO AMAPÁ: PERSPECTIVAS, POSSÍVEIS SOLUÇÕES E ESTRATÉGIA	40
3.1	PIRATARIA.....	42
3.2	TERRORISMO.....	49
3.3	NARCOTRÁFICO.....	52
3.4	CONTRABANDO.....	62
3.5	BIOPIRATARIA.....	66
3.6	PESCA ILEGAL.....	72
3.7	UMA POSSÍVEL ESTRATÉGIA PARA AS PATNAV.....	79
4	CONCLUSÃO	85
	REFERÊNCIAS	89

GLOSSÁRIO.....	106
APÊNDICE A - O Mar como Estoque de Recursos de Petróleo, Gás, Pescado e Dados.....	117
APÊNDICE B - A Defesa do Mar como Meio de Transporte.....	120
APÊNDICE C - A Defesa do Mar como Meio Ambiente.....	129
APÊNDICE D - A Defesa do Mar como Área de Soberania.....	131
APÊNDICE E - Inventário de Meios do Comando do 4º Distrito Naval.....	133
APÊNDICE F - Outras Modalidades de Contrabando.....	135
ANEXO A - GRUNORTNORMA N° 60-01 - Procedimentos Gerais para Condução, Manutenção, Adestramento, Aprestamento e Padronização das LAR.....	141
ANEXO B - Press Release de Início da Operação “Amazônia Azul”	166
ANEXO C - Press Release do Andamento da Operação “Amazônia Azul”..	168
ANEXO D - Press Release de Encerramento da Operação “Amazônia Azul”	172
ANEXO E - Ilustrações.....	175

1 INTRODUÇÃO

Todo país que se encontra, pela sua posição, na alternativa do comércio ou da guerra, é débil por natureza, depende de seus vizinhos e dos sucessos, e tem somente uma existência incerta e limitada, ou subjuga e muda a situação, ou é subjugado anulando-se. Não pode conservar-se livre senão pela pequenez ou pela grandeza.

Jean-Jacques Rousseau¹

Na busca de planejamento e promoção do desenvolvimento da Região Amazônica, através da Lei n.º 1.806, de 6 janeiro de 1953², o Governo Federal decidiu incorporar à Amazônia brasileira, uma parte do Estado do Maranhão (a oeste do meridiano 44º de longitude oeste), uma porção do Estado de Goiás na época (ao norte do paralelo 13º de latitude sul, atualmente Estado de Tocantins) e parte do antigo Estado do Mato Grosso (norte do paralelo 16º de latitude Sul). Com esse dispositivo jurídico a Amazônia brasileira passou a ser conhecida como “Amazônia Legal”, fruto de um conceito político e não de um imperativo geográfico. A partir de sucessivas alterações na legislação vigente³ ocorreu um processo de reordenação da divisão política interna, sendo extintos antigos Territórios Federais e criados novos Estados. Atualmente, os seguintes Estados compõem a Amazônia Legal: Mato Grosso, Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Amapá, Pará, Tocantins e parte do Maranhão (oeste do meridiano 44º de longitude oeste)⁴.

Nesse contexto, a linha fronteira internacional dessa vasta região do continente se inicia no centro-oeste do Brasil, na fronteira do Mato Grosso com a Bolívia, se estendendo

1 ROUSSEAU, 2011, p. 61-62.

2 Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, cria a Superintendência da sua execução e dá outras providências (Revogada pela Lei n.º 5173, de 27 out. 1966).

3 Em 1966, pela Lei n.º 5.173 de 27 out. 1966, extingue-se a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e cria-se a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o conceito de Amazônia Legal é reinventado para fins de planejamento. Assim, pelo artigo 45 da Lei complementar n.º 31, de 11 out. 1977, a Amazônia Legal tem seus limites ainda mais estendidos. Com a Constituição Federal (CF) de 05 out. 1988, é criado o Estado do Tocantins e os Territórios Federais de Roraima e do Amapá são transformados em Estados Federados (Disposições Transitórias artigos 13 e 14).

4 Informação extraída da internet, junto ao site da SUDAM, na página sobre “Amazônia Legal”, opção “Legislação”, apresenta a “Legislação sobre a criação da Amazônia Legal”. Disponível em: <<http://www.sudam.gov.br/amazonia-legal>>. Acesso em: 16 fev. 2014.

para noroeste até o Acre, onde faz fronteira com o Peru. Em seguida se desdobra para nordeste passando, nessa ordem, pelos limites com a Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname até a Guiana Francesa, quando dá início, na foz do rio Oiapoque, a fronteira marítima do Amapá com a Guiana Francesa. No Amapá, as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)⁵ a noroeste se delimitam com as de jurisdição francesa, enquanto que, a nordeste, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE)⁶ brasileira é delimitada tão somente pelo alto-mar. Esta faixa litorânea se estende do rio Oiapoque, em direção a sudeste, passando pelo Pará até a costa do Maranhão, na altura do meridiano 44° de longitude oeste, delimitação prevista da Amazônia Legal (IBGE, 2006; IBGE, 2011, p. 29-92) (FIG. 1, 2 e 3).

Nesse cenário, assinalam-se três traços característicos da Amazônia Legal: a menor extensão da linha fronteira marítima, quando comparada à terrestre; a existência de apenas uma faixa litorânea que vai do Amapá, passando pelo Pará, até parte do Maranhão; e, por último, apenas duas saídas navegáveis para o Oceano Atlântico que proporcionam efetiva penetração para o interior do país e do continente. São elas as desembocaduras dos rios Amazonas e Pará, que circundam a Ilha do Marajó, assim como alguns de seus afluentes, todos passíveis de aproveitamento para o transporte logístico. De fato, o valor dessa área está relacionado à posse da foz desses rios (IBGE, 2006; IBGE, 2011, p. 29-93) (FIG. 4, 5 e 6).

Sobre a importância geopolítica da posse da foz de um rio, Therezinha de Castro⁷ (1986b, *apud* FREITAS, 2004, p. 93-94) estabeleceu um paralelismo entre o ocorrido com a presença portuguesa e espanhola no rio da Prata e no Amazonas. Tal determinismo geopolítico se fez presente no caso da Bacia do Prata, onde os portugueses, detentores das nascentes, se viram barrados pelo expansionismo espanhol, detentor da foz. Tal premissa ocorreu em sentido inverso na Amazônia, onde os portugueses, estabelecendo-se em Belém e alcançando

5 Para o significado, consultar o glossário.

6 Para o significado, consultar o glossário.

7 CASTRO, Retrato do Brasil. Atlas-Texto de Geopolítica, 1986b, p. 28.

Manaus, impuseram um epílogo às conquistas espanholas, barrando, por outro lado, as pretensões dos franceses, ingleses e holandeses, que foram forçados a se contentar com a zona das Guianas (FREITAS, 2004, p. 93-94).

A respeito da Amazônia, Therezinha de Castro⁸ (1983; 1995, *apud* FREITAS, 2004, p. 92-93) efetuou duas considerações pertinentes em sua análise. Na primeira, do ponto de vista geo-histórico, começa por realçar o fato de que o Tratado de Tordesilhas (1494), ao situar a foz do Amazonas na esfera de influência portuguesa, transformou o vale desse rio numa porta de penetração lusitana e, por meio da ação bandeirante de homens como Antônio Raposo Tavares, Pedro Teixeira e Pascoal Moreira Cabral, o Brasil conseguiria incorporar e manter sob sua jurisdição 70% da Bacia do Amazonas, beneficiando-se, primeiro, do contexto político-estratégico próprio da União Ibérica, e, no período pós-Restauração, da habilidade diplomática de personalidades como os Barões Duarte da Ponte Ribeiro e Rio Branco. Portanto, a conquista e integração do vasto território amazônico, zona geopolítica neutra, sempre se afigurou como um desígnio nacional (FREITAS, 2004, p. 92-93).

A sua segunda consideração, com base na concepção geopolítica e na perspectiva analítica referida, acrescenta que a Região Amazônica é concebida como um subsistema interior ao da América do Sul. A importância da posição do Brasil dentro desse conjunto regional resulta da simples visão do mapa fluvial. Se as nascentes tanto do eixo principal quanto dos demais afluentes se repartem entre os diferentes Estados da área, ao Brasil está reservada a posse exclusiva da foz do amplo complexo hídrico. Conhecendo-se, a premissa geopolítica na linha de Vicens Vives⁹ (1961, *apud* FREITAS, 2004, p. 93), segundo a qual a

8 Esse pensamento encontra-se expresso nos livros: “Brasil da Amazônia ao Prata” (1983) e “Amazônia. Geopolítica do Confronto e Geoestratégia da Integração” (1995). A Amazônia como objeto de estudo da referida autora surge designadamente (ainda que conjuntamente com outros temas) nas obras “Atlas – Texto de Geopolítica do Brasil” e “Retrato do Brasil – Atlas-Texto de Geopolítica” (FREITAS, 2004, p. 92).

9 “Todo o núcleo geo-histórico ativo tende a ocupar a bacia fluvial dotando-a de uma mesma cultura e um mesmo Estado [...]. Esta tendência não se realizou sem tensões e lutas, porque é lei deduzida da experiência histórica, a oposição entre os núcleos da bacia média e os da bacia baixa dos rios” (VIVES, *Tratado General de Geopolítica*, 1961, p. 135, tradução nossa). Original em espanhol.

posse da foz de um rio tende a dar ao povo aí estabelecido maior capacidade de expansão pela sua bacia apesar da oposição dos detentores da nascente, Belém assume-se como um elemento-chave no controle do *hinterland*¹⁰ amazônico, fato já demonstrado historicamente por ter desempenhado o papel perene de *glacis*¹¹ da integridade e inviolabilidade desse flanco do território brasileiro (FREITAS, 2004, p. 93).

Desta forma, não há como imaginar a defesa da Amazônia Legal contra eventuais ameaças provenientes do mar, que afetam a soberania¹², sem levar em conta a importância de se controlar e proteger a foz dos rios Amazonas e Pará, e, por conseguinte, seus principais afluentes situados a jusante e a área marítima adjacente às suas desembocaduras. Por essa razão, tornam-se essenciais as Patrulhas Navais (PATNAV)¹³, nas águas interiores e na ZEE pertencentes ao Pará e ao Amapá, delimitando-se, pois, o objeto de estudo deste trabalho, que inserido no tema proposto, pretende apresentar uma possível estratégia para essas operações.

A argumentação precedente sublinha a importância dessas atividades na obtenção de um gerenciamento do mar, em grau de segurança mínimo, que compete aos Estados limítrofes, no qual a sensação de ameaças e riscos deve ser baixa e os atributos do mar plenamente exercidos, requerendo a compreensão dos conceitos de: Consciência Situacional Marítima (CSM); Boa Ordem no Mar (BOM) e Segurança Marítima (SM), discorridos por Geoffrey Till; além do conhecimento das novas características da Estratégia Naval (EN), após a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*UNCLOS III*), conforme a visão de Ken Booth¹⁴ (1985, *apud* DIBIAGIO, 2013), considerados, em seu conjunto, como o marco teórico a ser apresentado no próximo capítulo.

10 É um território interior no entorno de uma cidade em uma costa ou rio, ou uma extensão de cidade interior. O significado completo deste verbete consta do glossário.

11 Uma barreira defensiva terrestre contra potenciais inimigos. O significado completo deste verbete consta do glossário.

12 Definição consta no glossário, sendo adotada para este trabalho.

13 Operações que têm como efeitos desejados a garantia da soberania nacional e a implementação e a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos, nas AJB e alto-mar. Significado consta do glossário.

14 BOOTH, Ken. *Law, Force & Diplomacy at Sea*. Winchester, Mass.: Allen & Unwin, 1985, 231 p.

Além disso, salienta-se de interesse pesquisar como as “novas ameaças”¹⁵, definidas pelo Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), podem se manifestar na aludida Área de Operações (AOp) das PATNAV; o que vem sendo feito para combatê-las; quais os eventuais óbices ou problemas atuais; as perspectivas, possíveis soluções e estratégia de enfrentamento. Com este enfoque, pretende-se subdividir o terceiro capítulo em seções, correspondentes as seguintes ameaças: pirataria, terrorismo, narcotráfico, contrabando, biopirataria e pesca ilegal. E, ainda, de posse do entendimento dos elementos descritos acima e suas respectivas análises aplicadas nos ambientes marítimos e ribeirinhos mencionados, respaldadas pelo referencial teórico estipulado, espera-se formular uma possível estratégia para as PATNAV na vasta e peculiar área em tela, a constar da última seção.

No quarto e último capítulo, apresentar-se-á uma breve conclusão contendo uma síntese da monografia e da estratégia a ser sugerida, elaboradas a partir dos aspectos de maior relevância.

Em continuação, no próximo capítulo será definido o marco teórico do trabalho, bem como a forma como se pretende utilizá-lo e correlacioná-lo com os demais itens a serem pesquisados e conhecidos, visando formular uma possível estratégia.

15 São aquelas com implicações à proteção da soberania, ligadas ao problema mundial das drogas e delitos conexos, a proteção da biodiversidade, a biopirataria, a defesa cibernética, as tensões decorrentes da crescente escassez de recursos, os desastres naturais, os ilícitos transnacionais, os atos terroristas e a atuação de grupos armados à margem da lei (BRASIL, 2013a, p. 32).

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo, será definido o marco teórico que dará respaldo à abordagem dos demais capítulos. Cabe acrescentar que a menção meramente ao mar ou aos oceanos não restringe a aplicação dessas definições e considerações apenas à grande massa de água salgada que circunda as terras continentais, senão compreende também as águas interiores. De modo análogo, elas também se aplicam ao ambiente ribeirinho¹⁶ quando se menciona o ambiente marítimo, sem desprezar, é claro, as características intrínsecas de cada um.

Sendo assim, pretende-se apresentar, no que for pertinente às PATNAV, os seguintes itens basilares, em cada seção subsequente:

- a) a Consciência Situacional Marítima (CSM), segundo Geoffrey Till;
- b) a Boa Ordem no Mar (BOM) e a Segurança Marítima (SM), de acordo com o entendimento de Geoffrey Till;
- c) as alterações da estratégia naval (EN), após a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*UNCLOS III*)¹⁷, conforme a visão de Ken Booth.

2.1 CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA (CSM)

Para Geoffrey Till (2013), a BOM¹⁸ tem três requisitos sob responsabilidade de implementação das Marinhas e Guardas Costeiras: política marítima, governança marítima integrada e a CSM¹⁹ ou *Maritime Domain Awareness (MDA)*. Este último requisito é crítico nos níveis estratégico, operacional e tático. No mais alto nível estratégico percebe-se que os

16 É o segmento de hidrovia ou conjunto de hidrovias e segmentos das margens e a projeção desse ambiente para o interior, cuja extensão permite o desenvolvimento das ações de uma força (MB, 2014, p. 1-4).

17 Sigla em inglês para “*United Nations Convention on the Law of the Sea*” (*UNCLOS*) ou, em português “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”, de 1982 (CNUDM) (MB, 2013, p. 3-1).

18 Definição consta no glossário, sendo adotada para este trabalho.

19 Definição consta no glossário, sendo adotada para este trabalho.

oceanos podem muito bem revelar a chave para o futuro, bem como para a compreensão do passado. Há muito desconhecimento sobre o assunto e ainda se especula sobre os processos biológicos, físicos e químicos no sistema oceano-terra-atmosfera. A exploração dos oceanos profundos só começou a vinte e cinco anos atrás e a maior parte, especialmente no hemisfério sul, é praticamente inexplorada. Sabe-se muito menos sobre os oceanos profundos do que sobre a superfície da lua, e apenas 5 % deles foi devidamente fotografado. Descobertas na grande dorsal oceânica, que compreende cerca de 23 % da superfície do planeta e contém as mais altas cadeias de montanhas submersas, são recentes e, por muitas vezes, acidentais ou incidentais. Uma nova espécie marinha é descoberta a cada duas semanas. Quanto mais se descobre sobre os oceanos profundos, mais se percebe que nada se conhece. É nítida a falta de entendimento sobre o quão realmente podem ser importantes os oceanos para o clima do mundo e o meio ambiente e, mais ainda, sua relevância no futuro. Sendo assim, é preciso compreender o que está sendo feito nos oceanos e em proveito deles, de forma a permitir a formulação de uma política para o futuro.²⁰

A necessidade de conhecimento é ainda mais aparente no litoral - atualmente a principal área de interesse marítimo. O programa de Avaliação Rápida Ambiente (*Rapid Environment Assessment - REA*), patrocinado pelo Comando Supremo Aliado do Atlântico, (*NATO's Supreme Allied Commander Atlantic - SACLANT*), pertencente à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), surgiu do fato de que o litoral é um ambiente complexo no qual foram identificados trinta fatores essenciais (correntes, recifes, níveis e gradientes de salinidade, dentre outros) que podem afetar decisivamente o resultado das operações. A possibilidade de acessar aos conjuntos modelados de dados sobre os litorais do mundo comprovaria o seu enorme benefício militar e também ajudaria no estabelecimento de base

20 Original em inglês, tradução nossa.

para reivindicações de jurisdições marítimas (TILL, 2013, tradução nossa).²¹

Prosseguindo, Geoffrey Till (2013) considera as Marinhas Modernas²² e suas Guardas Costeiras focadas exclusivamente na defesa dos interesses e soberania nacionais em suas águas territoriais e ZEE²³, porque nelas deve estar contido o repositório de recursos de petróleo, gás e de pescado, que precisam ser protegidos de predadores estrangeiros, por serem importantes para a economia nacional. No seu entender, a questão seria a manutenção de tais ameaças fora das águas domésticas e a defesa das fronteiras marítimas contra toda sorte de intrusos mal-intencionados.²⁴

Na prática, este fato pode revelar uma menor vontade de cooperação dessas Marinhas com outros Estados em respostas colaborativas para problemas comuns, como a pirataria regional, tráfico de pessoas, dentre outros, pois elas temeriam comprometer a independência política, a soberania marítima ou procedimentos operacionais. Portanto, as Marinhas Modernas estão propensas a demonstrar baixos níveis de cumprimento das convenções marítimas internacionais ou atendimento às aspirações, como o compartilhamento de informações da CSM. Isto ocorre, porque não desejam expor suas próprias deficiências, nem estimular o grau de boa governança, que dará efeito aos atos citados (TILL, 2013, tradução nossa).²⁵

A necessidade de aumentar o conhecimento e a consciência do público para a maior importância e as características dos oceanos podem agora se tornar tão relevantes para o futuro da vida neste planeta, que aprofundá-la por todos os meios possíveis, provavelmente, deve ser considerada uma atribuição subsidiária, ou até mesmo um dever, de forças navais e Guardas Costeiras. As Marinhas estão em uma posição privilegiada para apoiar de forma

21 Original em inglês.

22 É um conceito que caracteriza as posturas das Marinhas perante a globalização. Para maiores detalhes, consultar o glossário.

23 Definidas de acordo com a CNUDM (UN, 1982).

24 Original em inglês, tradução nossa.

25 Original em inglês.

proativa a vender a imagem do mar em todos os seus aspectos: estratégico, comercial e ambiental. Isto porque, elas estão sempre sob os olhos do público, inevitavelmente envolvidas na exploração científica e oceanográfica, institucionalmente integradas ao governo em nível nacional e operacionalmente são multinacionais a nível regional ou global (TILL, 2013, tradução nossa).²⁶

Baixando do nível estratégico para o operacional e tático, a CSM é vista com a mesma importância, mas de forma diferente. A capacidade de manter vigilância suficiente e uma consciência em determinadas áreas do mar são absolutamente cruciais para a gestão efetiva dos oceanos. A CSM está propiciando uma transição lenta na forma de condução da frota mercante, onde os próprios navios começam a ser tratados como aviões comerciais controlados a partir de um monitor de tráfego marítimo para outro. Uma configuração deste esquema foi montada na *European Maritime Safety Agency (EMSA)*, a Agência Europeia da Segurança Marítima²⁷. O objetivo geral é identificar o normal, de modo que a anormalidade possa ser mais facilmente percebida, através de uma abordagem holística em todos os aspectos das Operações de Segurança Marítima (OSM) (TILL, 2013, tradução nossa).²⁸

As informações para a CSM derivam de uma série de fontes abertas e sigilosas, incluindo quaisquer dados, desde a inteligência humana, aeronaves de patrulha marítima, veículos aéreos não tripulados (VANT) e até mesmo a perícia oceanográfica – inclusive submarinos, a julgar pelo sucesso do emprego de um submarino holandês classe *Walrus* na costa da Somália, de setembro a novembro de 2010. As enormes vantagens de um *Common Operational Picture (COP)*, a Compilação do Quadro Operacional Comum (CQOC)²⁹, entre

26 Original em inglês.

27 Teve origem na década de 1990, como uma agência reguladora, juntamente com uma série de outras grandes iniciativas europeias de segurança marítima. A *EMSA* foi estabelecida como uma importante fonte de apoio à Comissão e aos Estados-membros no domínio da segurança marítima e prevenção da poluição por navios. O seu mandato tem sido ampliado e refinado por alterações posteriores. Para maiores informações acessar: <<http://www.emsa.europa.eu>> (EMSA, 2014; EU, 2014; UE, 2002).

28 Original em inglês.

29 Tradução da sigla nossa.

as unidades participantes, implica em uma cultura de partilha de informações entre as agências governamentais e parceiros estrangeiros. Quanto melhor for operada esta compilação, maior sucesso se obterá na gestão dos oceanos. Contudo, o problema tem duas partes a serem contornadas. A primeira está relacionada à "necessidade de velocidade" nas operações, que, por outro lado, demanda sistemas de *C4ISR*³⁰, Comando, Controle, Computadores, Comunicações, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento, projetados para a troca de informações entre os meios, o que não ocorre entre navios de guerra estrangeiros. A segunda diz respeito à dificuldade que existe em se vincular diferentes sistemas, pois nem sempre é tão fácil fazê-lo, embora os especialistas permaneçam confiantes em encontrar as devidas soluções (TILL, 2013, tradução nossa).³¹

A capacidade de uma força naval manter a vigilância em todos os níveis de atividade é uma outra preocupação fundamental nos litorais. Mahan (1899, p. 142, tradução nossa)³² enfatizou que “a acurada inteligência é uma das primeiras aspirações da guerra” e, diante do que foi exposto sobre a CSM, sua citação se estende também às operações em tempos de paz. A tecnologia oferece cada vez mais os meios para que a vigilância no mar seja consistente e as Marinhas estão fazendo todo o possível para tirar proveito disso, especialmente nos seus próprios litorais (TILL, 2013, tradução nossa).³³

Tendo sido consubstanciadas as principais considerações sobre a CSM, o que proporcionou certa noção sobre a BOM e mostrou o inter-relacionamento entre estas, dar-se-á sequência à próxima seção, onde será apresentada uma visão de conteúdo mais abrangente sobre os diferentes aspectos da BOM, acrescentando-se ainda a Segurança Marítima (SM) e operações correlatas.

30 Significado consta do glossário.

31 Original em inglês.

32 Original em inglês.

33 Original em inglês.

2.2 BOA ORDEM NO MAR (BOM) E SEGURANÇA MARÍTIMA (SM)

A contribuição passada e contínua do mar para o desenvolvimento humano foi resumida a quatro atributos principais, por Geoffrey Till (2013), de acordo com o seu uso: pelos recursos que ele continha; por sua utilidade como meio de transporte e comércio; por sua importância como um meio de troca de informações; e como uma fonte de poder e domínio. Os três primeiros, desses quatro valores históricos do mar, só podem ser desfrutados se as condições forem adequadas. Esta seção argumentará que, além de importantes, eles enfrentam uma série de riscos e ameaças que desgastam a boa ordem, da qual depende o prosseguimento da contribuição para o desenvolvimento. Mais ainda, as Marinhas e Guardas Costeiras têm condições de contribuir para essa gestão, porém o sucesso para as soluções exigirá uma intensa colaboração.³⁴

O mar como meio de transporte, ou “fluxo de recursos”, é particularmente relevante nesta era globalizada, mas não de uma forma que se possa desprezar a visão do mar como “estoque de recursos”. Como o foco desta seção é o próprio mar, em vez do efeito que este poderia ter sobre a terra, e, considerando o impacto da evolução tecnológica, especialmente na forma de mídia eletrônica, que tirou do mar, ao menos em parte, o valor informativo que teve no passado, considerar-se-á o mar também como um armazém de dados, inserido no seu atributo como “estoque de recursos”. Além disso, as ciências físicas mudaram desde o tempo de Mahan e Corbett, e agora se percebe de forma mais clara que o mar tem o seu valor como um meio ambiente físico, a ser adicionado também na lista como atributo. Finalmente, em função da possibilidade de beneficiar as pessoas em terra, tanto a posse de partes do mar como a consequente capacidade de desfrutar de seus benefícios, sem que outros sejam capazes de interferir, continua sendo uma preocupação contínua em tempos de paz, de

³⁴ Original em inglês, tradução nossa.

crise ou de guerra. Por esta razão, o mar como uma área de soberania é um indicador do seu valor histórico como fonte de poder estratégico e domínio (TILL, 2013, tradução nossa).³⁵

Consequentemente, para fins de investigação do conceito da BOM, reinterpretou-se um novo conjunto de valores do mar como: estoque de recursos, meio de transporte, meio ambiente físico e área de soberania (TILL, 2013, tradução nossa).³⁶ Assim, entende-se a BOM como um grau de segurança obtido no gerenciamento do mar, de competência dos Estados, em que a sensação de ameaças e riscos é baixa, e seus atributos são plenamente exercidos.³⁷

A importância da BOM está levando as Marinhas de todo o mundo a se concentrarem no papel de preservá-la contra as correspondentes ameaças de desordem. Tanto é assim, que cunhou-se duas novas expressões ambíguas largamente empregadas nos dias atuais: a “Segurança Marítima (SM)” e as “Operações de Segurança Marítima (OSM)”. A Marinha Real Britânica define OSM como: “ações executadas por unidades militares, em parceria com outros órgãos governamentais, agências e parceiros internacionais no ambiente marítimo para combater atividades ilegais e apoiar à liberdade dos mares, a fim de proteger interesses nacionais e internacionais” (TILL, 2013, tradução nossa).³⁸

A ambiguidade nestas novas expressões provém do fato que o conceito de “segurança” aumentou significativamente e, nos dias de hoje, parece cobrir tudo, desde preocupações tradicionais de defesa nacional às questões de segurança no mar³⁹. Com isso, muitas Marinhas implicitamente dividem a SM em uma parte "doméstica" e outra "distante ou afastada". A defesa dos interesses marítimos de pesca ou a segurança interna de um país pode exigir a adoção de medidas muito longe de suas AJ, muitas vezes em companhia de outros

35 Original em inglês.

36 Original em inglês.

37 Definição nossa, baseada na exposição de Geoffrey Till sobre a BOM, adotada para este trabalho.

38 Segundo TILL (2013), está citado em Simon Mitchell, “*Maritime Counter-terrorism*” e em Scott (2008), p. 71. Original em inglês, tradução nossa.

39 TILL (2013) cita, que a ampliação do conceito de segurança é tratado por Barry Buzan (1991) e Jessica Tuchman Mathews, em “*Redefining Security*”, *Foreign Affairs*, Primavera de 1989. Original em inglês, tradução nossa.

Estados. A BOM e a colaboração marítima internacional para lidar com as ameaças esperadas têm que ser pensadas de forma holística, uma vez que tudo está interligado. A parte "afastada" é vista como uma questão de se estender as defesas, a fim de interceptar os problemas antes que eles cheguem a ser "domésticos", ganhando-se, assim, tempo para as respostas adequadas, de forma a compor uma estratégia global razoavelmente colaborativa, ao lado de outras Marinhas, Guardas Costeiras e forças policiais (TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁰

Esta é uma simples evidência de que, como regra, tal como o problema da pesca, os terroristas, piratas e traficantes de drogas também são "atores não estatais" e, por isso, não observam as fronteiras nacionais em suas ações. Portanto, as ameaças que representam são denominadas transnacionais. Em paralelo, há fortes perspectivas nacionais em jogo também, e estas, podem muito bem ameaçar a BOM. Trata-se das possíveis consequências, não intencionais, de conflitos interestaduais: as ações de Estados párias⁴¹ e diferenças irreconciliáveis sobre quem tem a posse do mar. Nesse caso, a ênfase na defesa da BOM pode ser, paradoxalmente, fortemente nacional e competitiva (TILL, 2013, tradução nossa).⁴²

Geoffrey Till (2013) elencou as ameaças aos atributos do mar e a sua boa ordem, cujos aspectos pertinentes foram compilados nos seguintes APÊNDICES:

a) APÊNDICE A - O mar como estoque de recursos de petróleo, gás, pescado e dados: competição e poluição;

b) APÊNDICE B - O mar como meio de transporte:

- comércio marítimo: guerras locais, pirataria, terrorismo e danos não intencionais,

- cargas: terroristas, drogas e pessoas;

c) APÊNDICE C - O mar como meio ambiente: desgaste e poluição;

40 Original em inglês.

41 São Estados que violam o direito internacional e que representam ameaças à segurança de outros. Disponível em: <<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/rogue-state>>. Acesso em: 3 maio 2014 (OUP, 2014, tradução nossa). Original em inglês.

42 Original em inglês.

d) APÊNDICE D - O mar como área de soberania: conflitos entre Estados.⁴³

Contudo, ele ainda se refere aos “requisitos gerais da BOM” e, após sua análise, consubstancia as “implicações para as Marinhas”. Pela relevância destes dois tópicos na compreensão integral do conteúdo, ambos estarão subdividindo e finalizando esta seção, onde deverão ser resumidos apenas trechos concernentes ao propósito deste trabalho.

2.2.1 BOM: Requisitos Gerais

Como visto na seção 2.1, a manutenção da BOM exige CSM, uma política eficaz e governança integrada. Somente uma abordagem marítima “holística” multidisciplinar pode fazer frente a complexidade e importância das interligações, por vezes, concorrentes entre os diferentes valores do mar e suas múltiplas conexões com eventos em terra. A crescente dimensão das ameaças ao uso seguro e sustentável dos oceanos parece aumentar a necessidade de políticas marítimas pró-ativas e preventivas, centradas no problema, em vez de reativas e centradas nas ocorrências (TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁴

Excetuando-se o desenvolvimento da CSM, já discorrido anteriormente, o restante desta seção procederá a revisão das tarefas das Marinhas no apoio à resolução dos problemas para a manutenção da BOM, sob três títulos principais:

- a) desenvolvimento de política marítima, governança marítima doméstica e integrada;
- b) o direito do mar: uma estrutura de ação;
- c) implementação de políticas nas AJ e afastado das AJ.

43 Original em inglês, tradução nossa.

44 Citado por Geoffrey Till (2013): “Vigilância Marítima em Apoio à Política de Segurança e Defesa Comum (CSDP - Common Security and Defence Policy)”, *The Wise Pen Team Final Report*, 26 abr. 2010. Disponível em: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/3e3e4d8042cc996b98adf95cb2335b49/The_wise_pen_team_final_report_april_2010.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3e3e4d8042cc996b98adf95cb2335b49>. Acesso em: 26 maio 2014. Original em inglês, tradução nossa.

2.2.1.1 Desenvolvimento de Política Marítima, Governança Marítima Doméstica e Integrada

Os países precisam pensar em suas necessidades para gestão dos oceanos e chegar a uma política devidamente equilibrada, que seja abrangente e não capturada por qualquer interesse setorial em particular, mas que represente a todos com bom senso e equidade, mesmo que seja apenas por causa da dimensão em que tudo está conectado. Deverá ser identificado o objetivo final e uma agenda para sua consequente implementação. É provável que exija o estabelecimento da importância do “assunto do mar” em relação a outras áreas de atividade do governo (TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁵

Os problemas de aplicação da legislação são normalmente atribuídos à falência do Estado e as dificuldades de governança em terra. Muitas vezes, os adversários mais difíceis não são nações concorrentes, mas os atores não estatais empenhados em extrair benefícios do mar, em total desrespeito a todos, divergindo sobre o uso do mar, disputando e necessitando de supervisão, mesmo contra países eficientes. A governança não é fácil quando continuam as diferenças de interesse e percepção entre os diferentes tipos de usuários do mar. Uma política integrada para os oceanos deve prover uma estrutura eficaz para a mediação de interesses e diferenças de pontos de vista. Ao regulamentar o uso do mar, como estoque de recursos ou meio de transporte, é necessário atingir o equilíbrio entre as exigências da segurança e do mercado. Há ainda receios de que a cultura empresarial, em evidência após décadas de controle central, seja sufocada por acentuada ênfase na regulamentação, como reclama o ramo do transporte marítimo (ROY-CHAUDHURY, 2000, p. xviii; TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁶

De uma forma geral, a necessidade de se regular as atividades marítimas e

45 Original em inglês.

46 Entrevista com D. T. Joseph, Diretor-Geral do Transporte Marítimo, Índia, Mumbai, fev. 2002 (TILL, 2013, tradução nossa). Original em inglês.

terrestres é cada vez mais aceita, mesmo restringindo o seu uso por alguns. Isto resultou de uma crescente insistência em favor das regulamentações nacionais e internacionais, que as forças navais e Guardas Costeiras necessitam acompanhar e fazer cumprir. Quanto maior for a sua ZEE, maiores serão as responsabilidades. As Marinhas e Guardas Costeiras devem, evidentemente, integrar a formulação e o desenvolvimento de uma política integrada de gestão dos oceanos, em parte porque os seus próprios interesses setoriais podem ser afetados, e também por estarem propensas a se envolver nas suas respectivas implementações (TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁷

As agências navais e civis que buscam manter a BOM precisam desenvolver uma abordagem cada vez mais integrada para a gestão dos oceanos. Elas devem pensar, falar, planejar e operar juntas. Isto se aplica tanto em nível doméstico quanto internacional. O relatório da *IWCO* defendeu que o alto-mar — a área que está fora da jurisdição de qualquer Estado — deve ser tratado como um bem público de todos os povos do mundo, “a ser utilizado e gerido no interesse das gerações presentes e futuras”, e não apenas de poucos afortunados, cujos direitos já foram reconhecidos e que detêm a capacidade de aplicá-los. Os recursos oceânicos devem ser distribuídos de forma eficiente e equitativa. Isso exige uma boa governação em nível nacional e internacional (TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁸

Esse relatório também enfatiza que a maior parte dos problemas dos oceanos não pode ser resolvida a nível nacional. O movimento dos peixes não reconhece a jurisdição nacional e a gestão eficaz de seus “estoques transzonais” exige acordo coletivo. O controle da poluição, as operações antidroga, o controle do tráfico de pessoas, e assim por diante, também exigem acordos e colaboração internacional. Em todos esses casos, uma insistência na soberania tradicional prejudicaria o progresso (TILL, 2013, tradução nossa).⁴⁹

47 Original em inglês.

48 Original em inglês.

49 Original em inglês.

2.2.1.2 O Direito do Mar: Uma Estrutura de Ação

O amplo desenvolvimento do direito do mar deverá proporcionar um quadro jurídico favorável à defesa da BOM. Isto se deve, em grande parte, ao resultado da CNUDM, que depois de muitos anos de negociação tortuosa, finalmente entrou em vigor em 1994. As suas principais disposições são as seguintes:

a) os Estados costeiros têm soberania sobre seus Mares Territoriais (MT) que se estendem até 12 MN a partir de suas costas. Eles também detêm certos direitos sobre uma “Zona Contígua” (ZC), por até mais 12 MN; direitos soberanos sobre os recursos naturais de uma ZEE que se estendem até 200 MN, e sobre a sua PC, em certas condições, para além da ZEE;

b) os recursos marinhos fora da jurisdição nacional são considerados como patrimônio comum da humanidade e todas as receitas que produzem hão de ser equitativamente partilhadas entre a comunidade internacional;

c) as liberdades tradicionais de navegação, sobrevoo, pesquisa científica e pesca, são desfrutadas por todos os Estados em alto-mar;

d) a “passagem inocente” através dos MT é autorizada a navios estrangeiros, incluindo navios de guerra. O Tribunal Internacional para o Direito do Mar (TIDM) facilitará e resolverá disputas, inclusive entre seus membros;

e) será fornecida orientação detalhada para a resolução de desentendimentos jurisdicionais entre seus membros;

f) finalmente, e este é um ponto muitas vezes esquecido, junto com todos esses direitos seguem deveres equivalentes de responsabilidade (TILL, 2013, tradução nossa).⁵⁰

⁵⁰ Original em inglês.

Em linhas gerais, a *UNCLOS* fornece uma estrutura flexível e abrangente para a manutenção da BOM susceptível de ser desenvolvida nos próximos anos. Ela ilustra a maneira pela qual o relacionamento da humanidade com o mar está mudando fundamentalmente. De fato, nas palavras do Secretário-Geral das Nações Unidas a CNUDM é “uma das maiores conquistas do presente século [século XX]” (COOK; CARLETON, 2000, p. v; TILL, 2013, tradução nossa).⁵¹

2.2.1.3 Implementação de Políticas nas AJ e Afastado das AJ

Há uma crescente aceitação de que, por mais forte que sejam as defesas nacionais e das AJ, há enormes vantagens em avançá-las o máximo possível. Por esta razão, os navios de guerra europeus patrulham o Caribe, em um esforço para monitorar e interceptar o fluxo de produtos à base de cocaína, vindos desse lado do Atlântico para a Europa, muitas vezes, através da África Ocidental. Pela mesma razão, a Guarda Costeira dos EUA tenta minimizar as inspeções em contêineres, monitorando e ajudando a desenvolver medidas de segurança em portos de países estrangeiros, a partir dos quais os navios mercantes desatracam com destino aos EUA. Isto está intimamente ligado à construção da capacidade de desenvolver atividades de SM em partes distantes do mundo, a qual a maioria das Marinhas e Guardas Costeiras têm dado, atualmente, uma especial atenção (LUNDQUIST, 2011; TILL, 2013, tradução nossa).⁵²

A implementação eficaz e oportuna da BOM em uma determinada área, depende de se possuir unidades suficientes para assegurar uma presença dissuasiva contra os criminosos, e ainda ter a perspectiva de interceptá-los e reprimi-los. Os radares em terra serão particularmente valiosos em águas restritas. No mar, um navio de guerra da Marinha ou de

51 Original em inglês.

52 Original em inglês.

patrulha da Guarda Costeira pode ser representado por três círculos concêntricos. O círculo mais externo e afastado representa a dissuasão pela sua possível ou provável presença. Para atingir eficácia como elemento dissuasor de infratores, a sua presença exata não necessita ser conhecida e suas patrulhas não devem ser claramente previsíveis. A invisibilidade do submarino também pode gerar a dissuasão da incerteza em algumas circunstâncias. O círculo intermediário determina o alcance das capacidades de vigilância e interdição dos seus sensores, helicópteros e VANT. O círculo central e mais próximo reflete os poderes de aplicação da força, por meio do emprego do armamento e das equipes de abordagem dos navios. Quanto mais a área de operações for coberta por esses círculos centrados em navios, maiores serão as probabilidades de sucesso. A julgar pelos desafios enfrentados até mesmo pela Guarda Costeira dos EUA, a melhor e mais equipada do mundo, o número de meios é sempre menor do que o necessário, e, logo, a cobertura será inevitavelmente incompleta (ALLEN, 2007; PETERSON; TRUVER, 2006; TILL, 2013, tradução nossa).⁵³

2.2.2 BOM: Implicações para as Marinhas

Há poucas dúvidas sobre o aumento das tarefas de manutenção da BOM, tanto em importância relativa, quanto em extensão e dificuldades inerentes. Além disso, as OSM são diversas e têm exigências muito distintas para as forças que atuam nelas. Um navio perfeitamente adaptado para a proteção da pesca, por exemplo, não seria adequado para a captura de “*go-fast boats*”.⁵⁴ As suas diversidades não devem ocultar o ponto crucial que as

53 Original em inglês.

54 Nas operações de interceptação do tráfico de drogas no mar, todos os meios navais são úteis, especialmente os helicópteros que podem lidar com os chamados “*go-fast boats*”, lanchas rápidas de narcotraficantes usadas no Caribe, as quais operam em altas velocidades, que poucas lanchas-patrulha ou navios de guerra podem desenvolver. Os helicópteros de maior porte e autonomia, capazes de operar em navios-patrulha maiores, corvetas e fragatas podem requerer o transporte de armamento a ser empregado para a parada dos motores dessas embarcações, posto que, certamente, se negarão a fazê-lo por iniciativa própria (TILL, 2013, tradução nossa). Original em inglês.

caracteriza como sendo operações de baixa intensidade. As tarefas de “boa ordem” são intrinsecamente diferentes, exigindo em termos de habilidades e equipamentos, não sendo, definitivamente, uma opção “*soft*”,⁵⁵ que possa ser exercida por qualquer Marinha de “Águas Azuis”⁵⁶ decente, sem aviso prévio. Além disso, elas requerem aptidões e material que não são úteis em operações de alta intensidade. As tarefas antidrogas, por exemplo, exigem equipamento especializado e um conjunto de qualificações, tais como as capacidades de visão noturna, recursos para abordagens, treinamento na coleta e registro de evidências, na forma exigida para o sucesso do processo e da acusação, que não são necessariamente parte do currículo naval padrão. A abordagem completa pode ser muito diferente, tanto que para os combatentes, *C3* significa comando, controle e comunicações, mas nas OSM, subentende colaboração, cooperação e coordenação (TILL, 2013, tradução nossa, grifo nosso).⁵⁷

Deste modo, o tamanho e a configuração das forças navais irá obviamente refletir na extensão do envolvimento que elas terão nas OSM, quer sejam nas AJ ou afastadas delas. Em águas locais e nas ZEE, para as PATNAV, proteção da pesca, busca e salvamento, aplicação das leis marítimas e vigilância, uma força naval pode necessitar a inclusão de numerosos navios-patrolha pequenos, relativamente rápidos e levemente armados, e outros de maior porte, possivelmente, com a capacidade de operar helicópteros modestos. Os navios-patrolha *offshore*, com capacidades para operar helicópteros embarcados e de grande autonomia em alto-mar, são cada vez mais preferidos como meios para reduzir a lacuna entre o combate e as missões de policiamento e OSM, seja nas AJ ou afastado destas.⁵⁸ O navio-

55 Baseada na negociação, conciliação ou flexibilidade, em vez de força, ameaças ou intransigência (TILL, 2013, tradução nossa).

56 As áreas de operação das forças marítimas vão desde as águas profundas dos oceanos, conhecidas popularmente como “Águas Azuis”, às mais confinadas e geralmente – embora não invariavelmente – águas mais rasas de regiões litorâneas, estuários e rios (com frequência, embora erroneamente, referidas como “Águas Marrons”) (MOD-UK, 2004, p. 23, tradução nossa, grifo nosso). Original em inglês.

57 Original em inglês.

58 Geoffrey Till (2013) cita: “Cruzando à vante”, *Jane Defence Weekly*, 17 mar. 2010; e “Novo e aperfeiçoado”, *Defence Technology International*, out. 2011. Tradução nossa, original em inglês.

patrulha oceânico (*OPV – Ocean Patrol Vessel*) ou a corveta são de particular interesse para as Marinhas, tal como a holandesa, que está priorizando os aspectos do policiamento internacional, distante de suas AJ. Finalmente, os navios de guerra também são empregados, com frequência, em proveito das OSM, sejam estas efetuadas por embarcações de ataque rápido (*FAC – Fast Attack Craft*) nas AJ próximas ou fragatas e navios de maior porte em alto-mar (TILL, 2013, tradução nossa, grifo nosso).⁵⁹

Nessa dinâmica, após a *UNCLOS III* surgiram discussões sobre as perspectivas de modificações das estratégias navais de todas as Marinhas que tiveram suas AJ alteradas. O efeito mais imediato e óbvio foi a ampliação dos problemas de controle e do cumprimento da lei. Essas questões serão ampliadas na próxima seção (BOOTH, 1989, p. 222-238).

2.3 NOVAS CARACTERÍSTICAS DA ESTRATÉGIA NAVAL (EN) APÓS A *UNCLOS III*

O ano de 1982 marca a conclusão da nova Lei dos Direitos do Mar (LDM), em Montego Bay, na Jamaica. Em 1985, Ken Booth apresenta uma análise profunda das demandas dessa nova Lei em relação aos poderes navais de todos os tipos. Quanto à crescente propensão no sentido de uma jurisdição nacional e internacional sobre parcelas mais amplas do tumultuado “bem comum” marítimo, também há sérias consequências no tocante à EN. Sendo assim, o propósito desta seção é examinar a dimensão naval dos trabalhos da *UNCLOS III*, assim como especular quanto às suas implicações em relação ao futuro do Poder Naval (PN) e tendências futuras que possam afetar a EN (BOOTH, 1989, p. VII-IX).

A dimensão naval da LDM foi ignorada na *UNCLOS III*. A negligência foi caracterizada por uma análise descuidada. Não houve o raciocínio em termos militares, logo

⁵⁹ Para uma gama de possibilidades, TILL (2013) recomenda John Mulberry, “Fazendo ondas na patrulha *offshore*”, *Asian Military Review*, maio 2009. Tradução nossa, original em inglês.

os juristas internacionais procuraram enfrentar a complexa realidade reduzindo-a a umas poucas proposições simples e pontos de vista morais. Como resultado, assuntos de interesse mútuo não obtiveram um padrão de tratamento aceitável e as implicações militares dessa Lei encerraram assuntos insignificantes posicionados entre a lei e a estratégia. Assim, os desdobramentos dela afetarão a orientação da futura EN, ainda que, a médio prazo, tal fato, represente um reajuste delicado em vez de uma alteração básica (BOOTH, 1989, p. 3-11).

A territorialização dos oceanos e a proliferação das fronteiras psicolegais⁶⁰ será uma realidade da vida naval durante um futuro indeterminado. O processo constitui um desafio àquela mobilidade que sempre representou a essência da EN. A história dos assuntos navais mostra, repetidamente, que os navios de guerra podem proporcionar aos Estados que os possuem, um acesso estratégico àqueles locais mais distantes, aos recursos e desenvolvimentos políticos, os quais são considerados de importância para o interesse nacional. “O oceano é único” conforme atesta uma antiga máxima do Almirantado inglês e, assim sendo, uma nação com uma poderosa Marinha sempre foi considerada como um potencial “vizinho” de todos os Estados costeiros. O objetivo da EN é o uso dos oceanos. Por enquanto, deixa-se aqui uma mera noção sobre as fronteiras psicolegais que serão abordadas mais adiante, com maior detalhamento (BOOTH, 1977, cap. 1; BOOTH, 1989, p. 52).⁶¹

Os Estados estão interessados em usar os mares para três propósitos: o trânsito de bens e pessoas; o posicionamento do poder militar para fins diplomáticos, ou para emprego contra alvos em terra ou no mar; e para a exploração dos recursos das águas sobrejacentes, respectivos leitos e subsolos. Uma Marinha existe como meio para promover tais propósitos, com o objetivo de assegurar o uso dos oceanos em benefício do seu Estado e estar em

60 Haverá um sentimento de protecionismo, assim como uma sensibilidade — na realidade, patriótica — sendo demonstrados pelas nações no tocante às áreas oceânicas (PC, ZEE, ZC e MT). Daí ser adequado denominar as “fronteiras psicolegais” dos oceanos (BOOTH, 1983, p. 373-96).

61 Ken Booth (1989, p. 52) cita: BOOTH, Ken. *Navies and Foreign Policy*. London: Croom Helm, 1977. cap. 1. Original em inglês. Tradução do parágrafo de José Maria do Amaral Oliveira.

condições de evitar que outros os utilizem em proveito próprio, de modo desvantajoso para o seu país. Nesse processo, as Marinhas têm três empregos característicos: militar, diplomático e policial (BOOTH, 1989, p. 52; DIBIAGIO, 2013, p. 123, tradução nossa).⁶²

Dentre as novas tarefas que estão relacionadas à lei, o principal foco de atenção tem sido o das responsabilidades policiais nas águas costeiras e, porque também não dizer, das fluviais e lacustres. A “proteção da soberania” tornou-se uma missão prioritária. A base lógica dessa tarefa, e que decorre das modificações da LDM, é facilmente perceptível, ainda que a poluição, a exploração econômica e o maior volume de tráfego, sem dúvida, produziriam o mesmo resultado. Na realidade, poderia ter havido mais ênfase, quanto a essa tarefa, em uma situação não regulamentada e caracterizada por determinadas reivindicações unilaterais. A necessidade de ordem nas águas costeiras e interiores teria existido independentemente de qualquer modificação da LDM. Portanto, pode-se argumentar que aumentaria a quantidade de problemas no mar, caso não existisse o conceito de ZEE. Como resultado, tenderia a incrementar o número de disputas sobre direitos. Desta forma, ao impor o ordenamento jurídico, a *UNCLOS III* reduziu encargos de muitos Estados, quanto à necessidades de forças navais, o que de outra maneira não teria ocorrido (BOOTH, 1989, p. 222-223).

A criação de novos direitos e responsabilidades sobre áreas mais amplas dos oceanos gera demandas que não existiam previamente. Embora não tenham que ser atendidas por novos recursos, pois bastaria apenas uma realocação dos antigos, diversos fatores encorajam um esforço simbólico, uma vez que os navios de guerra são os representantes da soberania. A lei mais útil, logicamente, é aquela que seja autoaplicável, exigindo, normalmente, um ambiente moral em comum entre aqueles para os quais a lei é aplicável. Esta não é, todavia, a situação na política internacional. Em alguns casos, a lei internacional será autoaplicável - a maioria dos Estados tem interesse em cumprir as leis - , porém, algumas

62 Original em inglês.

vezes, será o caso de “sem polícia, sem lei” (MCCONNELL; KELLY, 1973, p. 451, tradução nossa). Caso isso ocorra, compete aos governos providenciarem o policiamento, demonstrar que existe lei e que ela é apoiada pela vontade política (BOOTH, 1989, p. 223).

Quer se trate de zonas de pesca, de pirataria, ou de poluição, uma regulamentação efetiva exige capacidades de detecção, assim como de detenção dos infratores. As aeronaves, obviamente, são indispensáveis para a primeira tarefa, mas os navios são essenciais para a segunda. Uma vez que a certeza da detenção proporcionará um fator de dissuasão de grande valor, é da maior importância para os Estados costeiros dispor de aeronaves e navios em número suficiente para cumprir efetivamente a lei. O quanto será suficiente para que essa tarefa seja cumprida, dependerá das dimensões da área marítima a ser controlada, das características dos recursos aplicados e da possibilidade de ocorrência de óbices. A regulamentação, certamente, terá um custo elevado. Em oposição, porém, aos argumentos sobre os custos de fazer com que as leis sejam cumpridas, deve-se contra-argumentar quanto aos custos do fracasso em não proceder dessa maneira. Para a maioria das nações, e especialmente aquelas com grandes ZEE, a obtenção de aeronaves e navios necessários ao estabelecimento do predomínio nas novas áreas continuará significando algo custoso. Uma causa, porém, é evidente: os Estados que não se empenharem adequadamente podem ter a certeza de que outros, de vez em quando, procurarão obter vantagens (BOOTH, 1989, p. 230).

As atividades para o cumprimento das leis exigem procedimentos especiais. Isto significa que a flexibilidade e a moderação não devem dar lugar à propensão para a destruição. A coação por sistemas de armas mais rápidos e destrutivos não é apropriada no tocante às atividades em questão, como também não o são aquelas ações que favorecem o ataque inicial violento, em vez de criar oportunidades para uma escalada gradual. Nessas tarefas, é importante ter a capacidade de fazer parar um navio, e não simplesmente destruí-lo,

assim como é importante ser capaz de comunicar-se, ao invés de simplesmente engajar-se em um combate (BOOTH, 1989, p. 236).

Adicionalmente, para o exame da estratégica, é relevante conhecer algumas lições políticas proporcionadas pela Guerra das Malvinas de 1982. Ela alertou quanto à importância da capacidade de decisão; demonstrou que a diplomacia e o poder militar não são mutuamente exclusivos, mas que constituem aspectos complementares da política; evidenciou que os navios de guerra são essenciais para a projeção da força a grandes distâncias e durante um período prolongado. Mais importante ainda, enfatizou que a dissuasão não apenas deve ser exercida, como também, sua aplicação deve ser percebida. Independentemente de quão profissional seja a capacidade de combate de um Estado, será sempre preferível uma política efetiva de dissuasão (BOOTH, 1989, p. 240).

Retornando neste ponto à abordagem sobre as fronteiras psicolegais, as Marinhas devem se adaptar às novas circunstâncias, e o foco da preocupação naval deve ser a proliferação dessas fronteiras, que representa ao mesmo tempo oportunidades e obstáculos. A explicação deste paradoxo reside na natureza da diplomacia naval que procura empregar os navios de guerra para transmitir mensagens políticas e militares sem disparar um tiro. Quanto mais os oceanos ficarem impregnados com as características legais e políticas do solo terrestre, mais passarão a se constituir em objetivos dos sentimentos nacionais e das ambições comerciais. A proliferação das fronteiras psicolegais indica o novo interesse que muitos Estados possuem, em relação aos oceanos, como também dentro do mesmo raciocínio, amplia o cenário em que os estrategistas navais terão de manipular o seu poder militar, visando a uma demonstração de desagrado ou de apoio (BOOTH, 1989, p. 241-242).

Todos os Estados com litorais necessitam de algum tipo de EN, não importa o quão mínima seja. Sua abrangência dependerá do próprio potencial de poder e interesses em

utilizar os oceanos. Este último ponto exige a consideração de qual seriam as possibilidades dos adversários em potencial de usarem os oceanos de maneira hostil. Quando uma tal perspectiva se apresenta não é o momento de esquecê-la, pois, ao desprezar a dimensão militar da política, será bastante provável que um país veja a concretização da ameaça que ele temia (BOOTH, 1989, p. 245).

A segurança nacional⁶³ é um fenômeno multifacetado, interligando indivíduos, Estados e o sistema internacional⁶⁴. Estes três organismos são tão intimamente intrincados, que a segurança requer um tratamento em termos holísticos (BUZAN, 1991, *passim*). Uma concepção holística garantiria a reintegração das políticas de segurança e defesa. Esta percepção ocorre na evolução da LDM, onde uma política de segurança lógica para a ambiência marítima exige não apenas navios de guerra adequados e em quantidade suficiente, como também, algum entendimento visando a conduzir os problemas internacionais em direção a uma ordem mundial satisfatória (BOOTH, 1989, p. 246).

Aqui no Brasil, as PATNAV nas vias fluviais e marítimas dos Estados do Pará e do Amapá, além de se constituírem em instrumentos de presença e soberania do Estado brasileiro, se consagraram como ferramentas indispensáveis ao combate aos ilícitos nas AJ e fronteiras marítimas. Assim, considerando o conteúdo deste referencial teórico, com enfoque em suas principais definições, o capítulo seguinte verificará como estão sendo desenvolvidas estas ações no combate às ameaças transnacionais de: pirataria, terrorismo, narcotráfico, contrabando, biopirataria e pesca ilegal; e, ainda, apresentará seus respectivos óbices, perspectivas, possíveis soluções e uma proposta de estratégia para tais operações.

63 Definição adotada para este trabalho, consta do glossário.

64 Definição adotada para este trabalho, consta do glossário.

3 AS PATNAV E AS “NOVAS AMEAÇAS” NAS VIAS FLUVIAIS E MARÍTIMAS DO PARÁ E DO AMAPÁ: PERSPECTIVAS, POSSÍVEIS SOLUÇÕES E ESTRATÉGIA

A Política Nacional de Defesa (PND) prevê que o planejamento da defesa nacional deve priorizar a Amazônia e o Atlântico Sul. A CNUDM abre a possibilidade de o Brasil estender os limites da sua PC, até 350 milhas náuticas da linha de base, e exercer o direito de jurisdição sobre os recursos econômicos em uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, região de vital importância para o país, denominada “Amazônia Azul” (FIG. 12). Parcela dessa extensão da PC pleiteada pertence ao litoral dos Estados do Pará e do Amapá, correspondentes à Área do Cone Amazonas (FIG. 11). Nessa imensa área, incluída a camada do pré-sal, estão as maiores reservas de petróleo e gás, fontes de energia imprescindíveis para o desenvolvimento do País, além da existência de grande potencial pesqueiro, mineral e de outros recursos naturais. Tudo isso, sem incluir as riquezas da Amazônia brasileira, a proximidade de importantes Linhas de Comunicações Marítimas (LCM)⁶⁵ do Oceano Atlântico Norte para o comércio marítimo internacional, às menores distâncias relativas até o Canal do Panamá e portos estrangeiros de interesse, aí incluídos os norte-americanos e europeus, além das principais hidrovias, que conferem penetração para o interior do Brasil e do continente sul-americano, oferecendo possibilidades de transporte em grande escala (BRASIL, 2012, p. 23; BRASIL, 2013a, p. 21-292) (FIG. 7, 8, 9, 10 e 13).

Na ótica da PND (2012), para contrapor-se às ameaças, é imprescindível o fortalecimento da presença na Amazônia e a ampliação da cooperação com os países vizinhos. Por sua vez, a Estratégia Nacional de Defesa (END) estabelece duas áreas do litoral para que seja controlado o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e o entorno da foz do rio Amazonas (BRASIL, 2012, p. 69). Dentre suas diretrizes, destaca-se a de n.º 10

65 Definição adotada por este trabalho, consta do glossário. Ver site *Marine Traffic* e consultar *Density Maps*. Disponível em: <<https://www.marinetraffic.com/pt/>>. Acesso em: 22 ago. 2014.

“Priorizar a região amazônica”. Segundo esta:

A Amazônia representa um dos focos de maior interesse para a defesa. A defesa da Amazônia exige avanço de projeto de desenvolvimento sustentável e passa pelo trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença. O Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira. Repudiará, pela prática de atos de desenvolvimento e de defesa, qualquer tentativa de tutela sobre as suas decisões a respeito de preservação, de desenvolvimento e de defesa da Amazônia. Não permitirá que organizações ou indivíduos sirvam de instrumentos para interesses estrangeiros - políticos ou econômicos - que queiram enfraquecer a soberania brasileira. Quem cuida da Amazônia brasileira, a serviço da humanidade e de si mesmo, é o Brasil (BRASIL, 2012, p. 54).

A Diretriz n.º 8 “Reposicionar os efetivos das três Forças” enfatiza a necessidade de aumentar a presença da Marinha na “região da foz do Amazonas e nas grandes bacias fluviais do Amazonas” (BRASIL, 2012, p. 52). E, de acordo com o Objetivo Estratégico da MB n.º 9, “A Marinha iniciará os estudos e preparativos para estabelecer, em lugar próprio, o mais próximo possível da foz do rio Amazonas, uma base naval de uso múltiplo, comparável, na abrangência e na densidade de seus meios, à Base Naval do Rio de Janeiro”, onde deverá ser instalada no futuro, a Segunda Esquadra (BRASIL, 2012, p. 73).

Ainda sem a Segunda Esquadra estabelecida, portanto, e diante de tão grandes responsabilidades na região da foz do Amazonas e no seu entorno, a MB dispõe do Comando do 4.º Distrito Naval (Com4ºDN) nessa área de jurisdição, diretamente subordinado ao Comando de Operações Navais (ComOpNav), sediado em Belém junto à sua estrutura de apoio e unidades operativas, cujo inventário de meios consta do APÊNDICE E. Ademais, no ambiente ribeirinho, há possibilidade adicional de que meios aéreos e navais do Comando do 9.º Distrito Naval (Com9ºDN), sediado em Manaus, sejam adjudicados ao Com4ºDN.

É indispensável lembrar, que os cenários marítimos e fluviais onde atuarão os meios navais em PATNAV são remotos e distantes, não existindo a presença de órgãos públicos estatais em condições de exercer seus deveres legais de fiscalizar e reprimir. Tampouco, haverão agentes dessas instituições embarcados que, com exceção de ações

governamentais, tais como as Operações Conjuntas Ágata⁶⁶, esporadicamente estarão disponíveis para isso. Consistirá em um grande desafio, pois estes serão os únicos representantes do Estado, e, como tais, assumirão funções de “policimento”, realizarão apreensões e conduzirão os delinquentes até as localidades mais próximas, onde será possível encaminhá-los às autoridades competentes.

Este serviço merece atenção especial, uma vez que trazer esses indivíduos com segurança significa o provimento de logística adequada. A situação requer boas comunicações para coordenação das ações com as agências e Organizações Militares (OM) em terra. Os trânsitos, normalmente longos, requerem cuidados com o tratamento, alojamento, alimentação e demais necessidades do pessoal detido, não devendo ser descartadas as possibilidades de protestos, contestações e até confrontos, demandando medidas extraordinárias de segurança orgânica e vigilância. O somatório desses fatores agrava o conforto, resultando no aumento do consumo de água potável e gêneros alimentícios, dentre outros suprimentos, reduzindo a autonomia dos meios e a expectativa de duração das patrulhas nas áreas pretendidas.

Neste contexto, os parágrafos a seguir destinam-se a verificar como estão sendo conduzidas as referidas PATNAV na AOp, seus eventuais óbices; perspectivas; e possíveis linhas de ação para o combate às seguintes ameaças: pirataria, terrorismo, narcotráfico, contrabando, biopirataria e pesca ilegal; além de sugerir uma estratégia de enfrentamento.

3.1 PIRATARIA

A maioria das autoridades considera a pirataria⁶⁷ uma ameaça sistêmica para o

66 É um dos pilares do Plano Estratégico de Fronteiras (PEF) (jun. 2011), sob a responsabilidade do Ministério da Defesa (MD), com a participação conjunta das Forças Armadas (FA), em parceria com os Ministérios da Justiça e da Fazenda, destinada a combater delitos transfronteiriços e ambientais, em coordenação com outros órgãos federais e estaduais (BRASIL, 2011a; BRASIL, 2011b; BRASIL, 2013a, p. 167).

67 Ato praticado em alto-mar ou lugar não submetido à jurisdição de Estado algum. Definição de acordo com o artigo 101 da CNUDM (em vigor pelo Decreto nº 1.530, de 22 jun. 1995) e o glossário (BRASIL, 1995).

comércio mundial. Ela reflete e incrementa as instabilidades locais, apresenta consequências econômicas que custam algo em torno de 7 a 12 bilhões de dólares por ano,⁶⁸ além de risco elevado de danos ao meio ambiente. Em 1991, por exemplo, o petroleiro *Eastern Power* foi abordado por piratas no *Philip Channel*, ao largo de Singapura. Os tripulantes foram assaltados, amarrados e os piratas então desembarcaram. Por 20 minutos este petroleiro de 275.000 toneladas, a plena carga de petróleo, navegou por aquelas águas estreitas e congestionadas completamente desguarnecido, até que alguns membros da tripulação conseguissem se libertar. A partir de então, houve outras situações menos dramáticas, configurando este mesmo tipo de evento (TILL, 2013, tradução nossa).⁶⁹

A pirataria na costa da Somália tem sido um grande problema desde 2008.⁷⁰ Chefiados por cerca de 50 líderes, 300 comandantes de grupos de ataque com 2.500 “marinheiros”, financiados por uma dúzia de fontes diferentes, os piratas somalis tentaram atacar centenas de embarcações a cada ano em todo o Mar da Arábia. Em resposta a estas ações, as Marinhas do mundo se uniram para fornecer uma pequena força naval composta de navios de guerra, helicópteros e aeronaves de patrulha marítima, alguns operando em Grupos-Tarefa (GT) da União Europeia (UE) ou da OTAN, e outros operando de forma singular, como os chineses, japoneses e sul coreanos. Com diferentes origens e regras de engajamento, todos reconheceram a necessidade de compartilhar informações e de implementar as melhores práticas, pois aceitaram a inevitabilidade de proteger completamente o transporte marítimo,

68 Segundo Till (2013), este valor inclui os custos de resgates, mudanças de derrota, acréscimos em seguros, incremento de medidas de proteção aos navios mercantes, custos navais e de processos judiciais. Por maior que seja, esse total causa somente um pequeno rombo no valor do comércio marítimo anual, o qual importa em 337 bilhões de dólares. Ele sugere ver: Anna Bowden, “Os custos econômicos da pirataria”. Disponível em: <www.rusi.org/downloads/assets/Anna_Bowden.pdf>. Acesso em: 16 maio 2012; e Stephen M Carmel, “A perspectiva contrária da pirataria”, inédito, 4 abr. 2011. Disponível em: <www.information.net/2011/08/pirates-vs-congress-how-pirates-are.html>. Acesso em: 16 maio 2012. Original em inglês, tradução nossa.

69 Geoffrey Till (2013) sugere que se veja o artigo: “Chamadas para proibição de pagamentos de resgate são equivocadas”, *Lloyd's List*, 31 out. 2011. Disponível em: <<http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article383161.ece>>. Acesso em: 17 maio 2014. Original em inglês, tradução nossa.

70 Citado por Till (2013): Martin Murphy, “Pirataria somali: por que devemos nos preocupar?” *Journal of the RUSI*, dez. 2011. Disponível em: <https://www.rusi.org/downloads/assets/201112_Journal_MurphyLO_RES.pdf>. Acesso em: 17 maio 2014. Original em inglês, tradução nossa.

independentemente de pertencer a uma determinada bandeira em particular. Por essa razão, a missão de combate à pirataria ao largo da Somália, tornou-se um dos exemplos mais citados de aplicação colaborativa do PN; apesar dos céticos argumentarem que tal missão proporciona uma justificativa pública para a existência e atuação das Marinhas em tempos difíceis, e algo como um laboratório para manter suas habilidades em combate. Mesmo que isso seja verdade, é fato que o comércio marítimo tornou-se tão globalizado, que nenhuma resposta faz sentido, se não for colaborativa e multinacional (TILL, 2013, tradução nossa).⁷¹

Ultimamente, com a persistência demonstrada pelas Marinhas da Malásia, Singapura, Indonésia e Tailândia, os problemas de pirataria no Estreito de Malaca foram controlados, conseguindo-se progressos. No Mar do Sul da Arábia, o número de ataques bem-sucedidos caiu significativamente. No entanto, o combate à pirataria pode assumir formas distintas, porque a natureza da ameaça e o contexto geográfico variam. No Estreito de Malaca, tratavam-se de criminosos em busca de cargas, geralmente em pequena escala, com uso de violência limitada, tendo como alvo predileto o tráfego cruzando o Estreito, em vez de embarcações em trânsito, grandes e rápidas. Ao largo da Somália, a situação é diferente: não se trata apenas de pirataria, há também violência e tomada de reféns, o que se transforma em um grande problema.⁷² No Golfo da Guiné, a atividade tem motivação política. Com essas diferenças, é uma imprudência supor que o combate à pirataria, por haver funcionado em um determinado local, certamente terá êxito em outro (TILL, 2013, tradução nossa).⁷³

As ocorrências que se têm registro, desta natureza, no Pará e no Amapá, mais especificamente nas vias fluviais e marítimas, não se enquadram como ação de piratas, pois elas foram praticadas nas proximidades das cidades, localidades ou margens dos rios, e,

71 Original em inglês.

72 Geoffrey Till (2013) cita os seguintes artigos: “Piratas somalis causam pico em sequestros”, *Jane's Defence Weekly*, 26 jan. 2011; “Boas negociações em resgates por vidas”, *China Daily*, 19 fev. 2011; e “Piratas somalis retornam a tática de tortura”, *Daily Telegraph*, 10 abr. 2011. Original em inglês, Tradução nossa.

73 Original em inglês.

portanto, em águas interiores ou nas AJB, o que as caracteriza como crime de “roubo” (art.157 do Código Penal), em vez de ato de pirataria que é cometido em alto-mar. Na região, estes criminosos são chamados de “ratos d'água” pelos “ribeirinhos”⁷⁴ (DIÁRIO DO PARÁ, 2014a; 2014b; 2014c; BRASIL, 1940).

Apesar disso, tais problemas afetam a manutenção da BOM, tornando-se preocupantes para as hidrovias das Bacias Amazônica e do Tocantins-Araguaia, pois, ao que parece, estas têm um futuro logístico promissor. Dados levantados por recentes estudos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em conjunto com o Laboratório de Transporte e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LABTRANS/UFSC) dão conta que de 2015 a 2030, haverá um grande fluxo potencial de transporte de carga geral, granel sólido (minério de ferro, carvão mineral, minerais metálicos não ferrosos e não metálicos), granel sólido agrícola (soja, milho, produtos de exploração florestal e silvicultura) e granel líquido agrícola (óleo de soja), o que implicará em aumento significativo do tráfego fluvial e marítimo, bem como da movimentação nos portos da região, em especial o de Vila do Conde-PA (Barcarena-PA)⁷⁵ (ANTAQ; LABTRANS/UFSC, 2013a; ANTAQ; LABTRANS/UFSC, 2013b).

O carregamento não deverá ser uniforme e cada hidrovia escoará diferentes tipos de produtos. Os granéis sólidos são transportados pelo rio Amazonas a partir do norte do Pará, onde se localizam as grandes reservas minerais daquele Estado. Oriximiná, Almeirim e Macapá são terminais que já se dedicam ao escoamento desses minérios. A carga geral é transportada principalmente de Manaus, e através do Rio Madeira. O granel sólido agrícola (principalmente soja), no ano de 2015, entra na hidrovia em Itaituba-PA e é escoado pela hidrovia do Tapajós-Teles Pires para ser exportado a partir do Porto de Santarém. O granel

⁷⁴ Assim denominados os moradores locais. Definição consta do glossário, adotada para uso neste trabalho.

⁷⁵ Ver artigo publicado na Reuters Brasil de 25 abr. 2014 “SAIBA MAIS - Brasil abre nova rota para escoamento de soja pelo Norte” (BONATO, 2014).

líquido (petróleo e gás natural), apesar de apresentar valores significativos na projeção de demanda, possui apenas uma pequena parcela da carga alocada nas hidrovias, principalmente em Manaus (ANTAQ; LABTRANS/UFSC, 2013a; ANTAQ; LABTRANS/UFSC, 2013b).

Dentre os terminais já existentes, aqueles que se destacam com maiores movimentações são: Santarém-PA, Macapá-AP, Manaus-AM, Itaituba-PA e Porto Velho-RO. Em ambas as bacias hidrográficas há um aspecto relevante a se notar: os seus fluxos se dirigem para a foz do Amazonas, no Oceano Atlântico. Esse rio aparece com a maior movimentação em todos os horizontes, agregando as cargas provenientes dos outros rios e permitindo a exportação desses produtos através de seus portos, com navegação de longo curso (ANTAQ; LABTRANS/UFSC, 2013a; ANTAQ; LABTRANS/UFSC, 2013b).

Na verdade, esses estudos apresentados pela ANTAQ se referem ao Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), que junto com o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) formam a base do Plano Hidrográfico Estratégico (PHE). Este último decorrente da estratégia do Ministério dos Transportes de aumentar a participação do modal hidroviário em uma matriz de transportes integrada, através do estabelecimento de diretrizes gerais para o desenvolvimento do setor. O PNIH listou uma seleção de possíveis localidades para a implantação de terminais hidroviários interiores, bem como identificou as principais rotas atuais e futuras para as cargas transportadas. O PHE, por sua vez, mostra um escopo mais amplo, complementar ao do PNIH, que abrange uma análise institucional, econômica, do sistema físico dos rios e da legislação de transporte; além de indicar medidas e investimentos necessários à melhoria das condições de navegabilidade dos rios e estruturação do setor. Assim, o PHE, muito embora contenha recomendações para o desenvolvimento e estruturação do transporte hidroviário interior do Brasil, não possui quaisquer menções ou referências à questão da segurança, posto que esse trabalho não foi planejado com o conhecimento e

participação da Marinha, e, logo, não considera na forma adequada as questões relacionadas à SM, tanto do empreendimento em si, quanto em uma visão holística.

Evidentemente, estas oportunidades oferecem um espaço para exploração por parte de quadrilhas de “ratos d’água”, que detém um conhecimento invejável de toda essa região; sem descartar ainda a possibilidade da atuação de piratas contra a navegação de longo curso. O desespero e, de outro lado, a esperança em lucrar e receber recompensas por essas ações fazem esses criminosos incrivelmente adaptáveis. Não se imagina que, atualmente, estejam no mesmo nível dos que atuam na Somália, os quais já fazem uso de tecnologias modernas como os GPS, os telefones por satélite, as armas automáticas, os lançadores-propelentes de granadas, os navios-mãe e suas crescentes capacidades de operar onde os navios de guerra da coalizão não estão. Contudo, dada as peculiaridades da vasta área, vislumbra-se que estes possam ser favorecidos pela rapidez e surpresa de suas ações, demonstrando que também têm condições de serem, no mínimo, tão inovadores como as forças da lei e da ordem. Em contraste, o processo de adaptação das forças navais para o combate a esses ilícitos, além de limitado, pela carência de meios e dificuldades para coordenação das operações, está exposto a possíveis restrições políticas e legais, não aplicáveis a esses adversários (TILL, 2013, tradução nossa).⁷⁶

Embora os requisitos das tarefas antipirataria ou de combate aos crimes de roubo armado pareçam semelhantes às de outras OSM, guardam algumas características bastante peculiares. Há, por exemplo, um debate sobre em que medida as Marinhas Mercantes (MM) devem prover suas próprias defesas, e se a responsabilidade dessa proteção deve ser terceirizada para empresas de segurança privada, por colocar em dúvida a sustentabilidade do

76 Original em inglês.

esforço coletivo marítimo, diante da pressão sobre os orçamentos da defesa.⁷⁷ De fato, algumas embarcações fluviais na Amazônia já possuem, indevidamente, guardas armados ou tripulantes guarnecendo armamentos para autodefesa, tanto nos portos, quanto em trânsito. Parece inevitável, no futuro, a adoção de uma combinação de dispositivos e procedimentos passivos, não letais de proteção às embarcações, junto com guardas armados devidamente regulamentados, apesar dos elevados custos e riscos (TILL, 2013, tradução nossa).⁷⁸

Tal como acontece em todos os tipos de OSM, efetuar a compilação coordenada do quadro tático e operacional, ou obter a CSM, é absolutamente crucial para o sucesso das missões.⁷⁹ Entretanto, somente será possível aproveitar esta vantagem com a implementação de um sistema de vigilância adequado e meios em quantidades suficientes: helicópteros, aeronaves de patrulha marítima, navios de guerra e de apoio logístico. Mais ainda, os navios precisam ser rápidos e suficientemente armados, dotados de canhões e armamento de menor calibre, mais úteis do que mísseis neste tipo de missão. Também serão desejáveis equipes armadas, qualificadas em “*fast-roping*”⁸⁰ e em outras técnicas de abordagem, além de regras de engajamento rígidas e adequadas para toda a força naval (TILL, 2013, tradução nossa).⁸¹

Como, no 4.º Distrito Naval (DN), não se dispõe de meios navais, aeronavais e recursos de CSM suficientes, sobretudo em quantidade e qualidade desejadas, os planejadores e Comandantes devem considerar as limitações de se operar na Amazônia em seu favor. É uma região de clima singular, que se caracteriza por excessiva umidade ao longo das estações do ano, o que traz muita nebulosidade e alta probabilidade de fortes chuvas, em especial no

77 Ver artigos citados por TILL (2013): Peter Chalk, “Prática privada: empresas de segurança assumem o papel de combate à pirataria”, *Jane’s Intelligence Review*, jan. 2012. Disponível em: <<https://emagazines.ihs.com/SitemapPage.aspx?PortalId=4&IssueId=11>>. Acesso em: 18 maio 2014; e “Lutando contra piratas somalis”, *The Times*, 1 maio 2012. Disponível em: <<http://www.thetimes.co.uk/tto/business/industries/banking/article3400371.ece>>. Acesso em: 18 maio 2014. Original em inglês, tradução nossa.

78 Original em inglês.

79 Geoffrey Till (2013) menciona entrevista com o Contra-Almirante Richard Leaman, *Jane’s Defence Weekly*, 13 dez. 2006, e *Jane’s International Navy*, jun. 2006. Original em inglês, tradução nossa.

80 Técnica de infiltração por rapel, a partir de helicóptero.

81 Geoffrey Till (2013) faz alusão ao artigo: “Lutando contra a Hydra; pirataria multinacional se move em direção às costas”, *Jane’s International Defence Review*, set. 2010. Tradução nossa, original em inglês.

período da tarde, que se intensificam no “inverno”, de dezembro a maio, amenizando esta situação apenas no “verão amazônico”, nos meses de junho a novembro. Este fato, além de dificultar as comunicações, particularmente quando operando com os obstáculos naturais da floresta tropical, tende a limitar as operações aéreas, podendo tornar inócuas todas as tarefas atribuídas nesse sentido, inclusive “*fast rope*”.

Paradoxalmente, as restritas condições de navegação propiciam, nas perseguições e abordagens, o emprego de embarcações rápidas de menor porte, apoiadas logisticamente por navios maiores, traduzindo-se na melhor opção para operações diurnas e noturnas, especialmente nos inúmeros rios, canais, furos, paranás e igarapés, por vezes, bastante estreitos. Por razões de segurança, obviamente, essas operações deverão estar sempre restritas às águas tranquilas, ou quando o estado do mar assim o permitir. Ademais, as dificuldades inerentes ao ambiente, requerem o apropriado preparo, capacitação e regras de engajamento para as equipes de inspeção e abordagem. Do mesmo modo, os navios, embarcações e equipamentos devem observar exigências e padrões elevados de manutenção e emprego.⁸² Como exposto na continuação deste trabalho, estes requisitos fundamentais estarão presentes nas PATNAV para o enfrentamento das diversas ameaças.

3.2 TERRORISMO

Por não possuir uma definição unânime, clara e consistente ao longo da história, adotar-se-á, para fins teóricos, o conceito enunciado pela DBM (2014, p. 4-4): “o terrorismo é o uso deliberado da violência ou a ameaça de seu uso com o propósito de intimidar o governo ou a sociedade, na defesa de causas, normalmente, políticas, religiosas, étnicas ou

82 O ANEXO A - GRUNOTNORMA Nº 60-01, assunto: “Procedimentos Gerais para Condução, Manutenção, Adestramento, Aprestamento e Padronização das Lanchas de Ação Rápida (LAR)”, exemplifica uma norma com tais requisitos publicada pelo ComGptPatNAvN.

ideológicas.” Embora não haja registro deste tipo de atividade na área em estudo, nem se tenha ainda aprovado o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 499/2013, ainda em debate no Senado Federal, sobre a tipificação legal deste crime no Brasil, o que, por si só, já dificulta o empreendimento de ações de enfrentamento condizentes com a lei; a conjuntura internacional tem mostrado ser esta uma modalidade possível de emprego da força por parte dos mais fracos contra forças inegavelmente superiores. O combate ao terrorismo pode incluir medidas defensivas (antiterrorismo) com vistas a minimizar a vulnerabilidade aos atos terroristas, ou ofensivas (contraterrorismo), conduzidas de modo a evitar, dissuadir ou responder ao terrorismo. Em qualquer dos casos, a ênfase deve ser em sua prevenção, por meio de uma atividade de inteligência intensa (MB, 2014, p. 4-4; FRANCO, 2014).

No âmbito do Poder Marítimo (PM)⁸³, a atenção está cada vez mais voltada para a segurança dos portos, suas proximidades e instalações. Assim, em 2004, houve a introdução do *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), e o esforço internacional para efetuar importantes alterações na Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety of Life at Sea - SOLAS*) e na Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (*Suppression of Unlawful Acts – SUA*). Este último instrumento legal respalda, de certa forma, as ações das PATNAV contra esse delito, tendo como referencial o limite do MT (BRASIL, 2007; TILL, 2013, tradução nossa).⁸⁴

Atualmente, o transporte marítimo é uma parcela de um complexo intermodal de

83 Definição constante do glossário.

84 Segundo Geoffrey Till (2013), citado por James Pelkofski, “Após a tormenta: vem a campanha marítima da *Al-Qaeda*”, *Proceedings of USNI*, dez. 2005. Disponível em: <<http://www.usni.org/magazines/proceedings/2005-12/storm-al-qaedas-coming-maritime-campaign>>. Acesso em: 15 maio 2014; os antecedentes para a especificação do *ISPS Code* são resumidos em “IMO 2004: foco na segurança marítima”, *IMO News*, No. 3, 2004. Disponível em: <<http://www.imo.org/MediaCentre/NewsMagazine/Documents/2004/20043.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014; Nazery Khalid, “Medo no porto: provendo segurança aos portos contra ameaças no mundo após 11 de setembro”, *Risk Intelligence, Strategic Insights*, No.17, mar. 2009. Disponível em: <<http://www.strategicinsights.eu/issues/2009>>. Acesso em: 15 maio 2014. Tradução nossa, original em inglês.

distribuição de mercadorias, envolvendo portos, ferrovias e estradas, em que a unidade essencial é cada vez mais o contêiner, sendo este transportado por uma variedade de meios. Este sistema pode ser muito mais fácil de se interromper, ameaçando o porto, seus acessos, ou lançando um ataque cibernético no sistema de logística computadorizado que mantém o processo em andamento, em vez de tentar ameaçar o navio porta-contêineres em trânsito. Conforme mencionado, as respostas a esta ameaça seriam uma questão de segurança portuária e do moderno policiamento em terra. Além do mais, há a preocupação com a possibilidade dos terroristas passarem a empregar navios mercantes como armas de guerra, talvez atacando pontes importantes, instalações portuárias e outros alvos costeiros vitais, tais como usinas nucleares. Desta forma, as Marinhas necessitarão aplicar as táticas tradicionais de defesa de porto para lidar com atores não estatais (TILL, 2013, tradução nossa).⁸⁵

Diante desse quadro, a contribuição mais aceitável das PATNAV seria atuando na rigorosa inspeção de cargas e pessoas a bordo das embarcações de modo a identificar potenciais ameaças terroristas. Para tal, é indispensável o recebimento oportuno das informações de inteligência para executar com sucesso essas buscas. Outra possibilidade do emprego de meios em patrulha é a tempestiva autodefesa e de alvos ameaçados, com armamento próprio, o que sugere a realização de constantes exercícios de ataques assimétricos por oponentes fictícios contra os navios da MB e instalações sensíveis (pontes, infraestrutura portuária civil, instalações militares e estatais).

Ressalta-se ainda, que o 4º DN não possui recursos materiais, nem pessoal capacitado, para o desarmamento de artefatos explosivos e procedimentos de negociação, retomada e resgate. Em caso de respostas deste tipo, embora pouco prováveis, não restará outra opção senão solicitar apoio externo, possivelmente proveniente de OM subordinadas ao Comando-em-Chefe da Esquadra (ComemCh), ao Comando da Força de Fuzileiros da

85 Original em inglês.

Esquadra (ComFFE) ou de outros órgãos governamentais, resultando em demasiado tempo de atraso para o atendimento de situações emergenciais.

Não obstante, conduzir Inspeções Navais em navios e embarcações é um grande trunfo que dispõe a PATNAV. Mesmo sob o pretexto de inspecionar com vistas a atender os três pilares da Segurança do Tráfego Aquaviário (STA): a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição ambiental, os Grupos de Visita e Inspeção (GVI) dos navios-patrolha, no cumprimento de suas atividades de IN, podem inibir ações de terroristas e, até mesmo, detectar indícios destas antes que adentrem as AJB, levando-se em conta, é claro, as prerrogativas do direito de visita (art. 110 da CNUDM)⁸⁶. No intuito de contribuir para esse propósito, o setor de inteligência do Com4ºDN deve estreitar relacionamentos e buscar a interação com empresas de navegação, comunidade marítima em geral, agências estaduais e federais para o levantamento de informações casuais de interesse.

3.3 NARCOTRÁFICO

Segundo o Relatório Anual de 2014 do Departamento de Estado norte-americano sobre controle químico e drogas, o Brasil é um grande país de destino e de trânsito para a cocaína. As fronteiras com a Colômbia, Peru, Bolívia e Paraguai têm lacunas e a maioria da cocaína que transita destina-se aos mercados europeus, via África Ocidental. O comércio de drogas é controlado por grandes organizações do tráfico, violentas e bem estruturadas, que operam em todo o país. O Estado brasileiro sofre de um problema substancial e crescente do consumo de drogas interno. É o segundo maior consumidor mundial de cloridrato de cocaína e, provavelmente, o maior consumidor de produtos de pasta base. O Governo Federal percebeu a gravidade do problema de narcóticos e está empenhado em combater o tráfico de

⁸⁶ Definição constante do glossário.

drogas, mas não tem os recursos necessários para deter o fluxo de drogas ilegais através de suas fronteiras (*U. S. Department of State*, 2014, p. 113).

A cocaína continua a passar nas fronteiras brasileiras, através de pequenas aeronaves e caminhões, bem como em embarcações que utilizam a malha hidroviária da bacia do rio Amazonas. Em 2013, o volume de cocaína peruana e boliviana traficadas por aeronaves no Brasil aumentou consideravelmente. A maioria que entrou foi destinada ao mercado interno brasileiro e à Europa, através da África Ocidental, empregando o transporte aéreo internacional e os navios de carga contentorizada. Em 2013, a Polícia Federal (PF), trabalhando com o *DEA (Drug Enforcement Administration)*, agência antidrogas dos EUA, apreendeu 500 kg de cocaína boliviana em Belém. A droga estava escondida nos tanques de gás de um comboio de caminhões proveniente do Mato Grosso do Sul e, em trânsito, no Estado de São Paulo, antes de chegar à Belém. Isto pode marcar o surgimento de uma nova rota de tráfico, já que a maior parte da cocaína que chega à Belém se origina, tradicionalmente, da Colômbia e do Peru, sendo contrabandeada por via fluvial, para transbordo, mais tarde, com destino à África Ocidental e, posteriormente, à Europa (*U. S. Department of State*, 2014, p. 114).

Apesar de não se ter evidências concretas e recentes de apreensões marítimas do narcotráfico atuando na foz do Amazonas, não se pode descartar duas modalidades distintas do movimento de embarcações sujeitas à detecção pelas unidades navais em PATNAV. A primeira seria a remessa a outros países, alimentando o mercado de drogas no exterior, principalmente, rumo à África Ocidental e à Europa. Por outro lado, em sentido oposto, essas cargas poderiam ingressar pelo Oceano Atlântico, acessando a malha hidroviária, chegando em portos ou pequenos terminais com deficiências de fiscalização, para abastecer o consumo nas cidades brasileiras. Uma segunda possibilidade estaria relacionada à circulação dessas

substâncias, por via fluvial e em âmbito regional, posto que o comércio de entorpecentes é uma realidade em metrópoles como Belém e Macapá. Acrescenta-se, que essa atividade ilícita se espraia por localidades ribeirinhas em direção ao interior, onde se situam cidades populosas como Santarém e Manaus, sendo esta última uma escala da rota do tráfico proveniente da Colômbia, descendo os rios Solimões e Amazonas, via Tabatinga-AM. Uma consequência grave do narcotráfico é a sensação de insegurança percebida em todas essas comunidades ribeirinhas, com implicações negativas na BOM e a presença de outros crimes interconexos de natureza grave e, por vezes, violenta (DIÁRIO DO PARÁ, 2013; G1 PA, 2012a; PORTAL ORM, 2012; REDAÇÃO ORM NEWS, 2014b; SILVA, 2014).

De acordo com o entendimento de Geoffrey Till (2013), a interceptação no mar do tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas é eminentemente uma operação liderada pela inteligência. Há poucos casos em que se consegue cruzar por carregamentos de drogas ao acaso.⁸⁷ É necessária inteligência “preditiva”, que, quando acionada, deve ser capaz de fornecer informações àqueles que precisam e no momento oportuno. A capacidade de escuta telefônica discreta⁸⁸, como parte da CSM, pode prover o tipo de informação de inteligência desejada para o suporte às operações de interdição, fundamentais para o sucesso. Para que esses dados possam ser úteis têm de ser transformados em informações de inteligência e compartilhados.⁸⁹

Uma outra situação de emprego dos meios da MB seria em apoio a órgãos

87 Citado por TILL (2013): entrevistas com o *USCG Headquarters, Washington, DC*, set. 2010. 56 *DEA release* 7 mar. 2010. A experiência veio da Ásia. Um submarino pode transportar 10 toneladas de carga e, provavelmente, custar menos do que um milhão de dólares para se construir. “DEA: submarino apreendido: um salto quântico para narcotraficantes”, *Seattle Associated Press*, 4 jul. 2010. Disponível em: <http://seattletimes.com/html/nationworld/2012281224_apltnarcosubseized.html>. Acesso em: 18 maio 2014. Tradução nossa, original em inglês.

88 Os navios em PATNAV da MB não dispõem dessa capacidade, que é restrita às autoridades policiais ou ao representante do Ministério Público, conforme a Lei nº 9.296, de 24 jul. 1996 (BRASIL, 1996).

89 Tradução nossa, original em inglês.

componentes do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas (SISNAD)⁹⁰ ou em Operações Ágata, especialmente em proveito da PF. Trata-se de alocar um navio oportunamente em PATNAV para o transporte de agentes públicos ou indivíduos presos por estes e materiais afins, visando ao cumprimento de procedimentos, tais como: mandados de prisão, diligências, investigações, busca e apreensão, dentre outros. Nessa vertente, a redução da oferta e da demanda tem sido positiva, como evidenciado nos resultados das Operações Ágata; na promulgação da Lei nº. 12.850, de 02 de agosto de 2013, que define “organização criminosa” e dispõe sobre a investigação criminal; e pelo aumento das operações policiais encobertas (infiltração de agentes), aproveitando-se dos benefícios para investigação e obtenção de provas, de acordo com artigo 3º da citada Lei, permitindo, assim, confrontar diretamente as organizações internas do tráfico, demonstrando um esforço em se promover o Estado de Direito (*U. S. Department of State*, 2014, p. 113-115).

Nesse contexto, o Centro de Comando do 4º DN (CC4DN) possuiria melhores condições de gerenciar a CSM, por dispor de informações operacionais e uma síntese de apresentação do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)⁹¹, similar ao do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM). Somado a esse aparato, o reforço da participação das agências⁹² de interesse e da Seção de Inteligência (DN-20)⁹³ daquele Distrito, incentivaria a partilha de informações interagências, conforme prevê a publicação do MD-33-M12, Operações Interagências⁹⁴ (2012, p. 26):

90 Instituído pela Lei nº 11.343, de 23 ago. 2006, regulamentada pelo Decreto nº 5.912, de 27 set. 2006, tem por finalidade articular, integrar, organizar e coordenar as atividades relacionadas com: a prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; e a repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas (BRASIL, 2006a; BRASIL, 2006b).

91 Ver a redação do parágrafo 5º, do Art. 16º, do Regimento Interno do Com4ºDN, atribuições do **Grupo de Sistema de Apresentação Gráfica (SAG)/BD da Subseção de Patrulha, Socorro e Salvamento (DN-32.1)**: “controlar, dentro da esfera de competência da Seção de Operações, todas as atividades relacionadas ao SAG/BD/CC4DN; ao Sistema de Tráfego Mercante (SISTRAM); e às informações operacionais” (MB, 2009, p. 17, grifo do autor).

92 Ver definição adotada para este trabalho no glossário.

93 A DN-20 compete a obtenção de dados de inteligência junto aos órgãos de inteligência do Poder Executivo, federal e estadual, que contribuam para a eficácia das PATNAV e IN (MB, 2009, p. 14).

94 Ver definição adotada para este trabalho no glossário.

As informações sendo gerenciadas corretamente tornam essas organizações participantes ativos na equipe interagências, visando à resolução da crise. De outra forma, a comunidade de assistência pode sentir-se alienada pela percepção que as forças militares as consideram apenas mais uma fonte de inteligência.

Se essa estrutura conjunta permanecesse atuando de forma intensa e duradoura, a eficiência e a eficácia prevaleceriam no combate ao narcotráfico, pois ela permitiria o acionamento rápido e oportuno dos navios e aeronaves.

Nessa dinâmica, todos os meios são importantes, especialmente os helicópteros empregados contra lanchas de traficantes que desenvolvem altas velocidades. Poucas lanchas-patrolha ou navios de guerra são capazes de acompanhá-las e persegui-las. Os helicópteros de maior porte e autonomia que operam a partir de navios-patrolha oceânicos, corvetas e fragatas, podem transportar o armamento usado para forçar a parada dos motores dessas embarcações, pois, é certo que se negarão a fazê-lo, quando assim for determinado. Em caso de os traficantes recorrerem a submersíveis, ou mesmo submarinos⁹⁵, os radares, sonares e sistemas de vigilância mais sofisticados são os meios mais eficazes de detectá-los. Muitas vezes, é claro, a mera presença de um meio naval gera um grande entrave como elemento de dissuasão nos planos dos traficantes (TILL, 2013, tradução nossa).⁹⁶ A presença de navios da nossa Esquadra e do Com⁹DN na AOp ampliaria a capacidade de vigilância. Mais ainda, se houver a disponibilidade de aeronaves de asa rotativa embarcadas, o poder dissuasório nas ações tenderá a aumentar, pois o 4º DN não possui helicópteros no seu inventário.

Outro óbice a ser destacado, está relacionado às pequenas dimensões das drogas, o que as torna de difícil detecção nas embarcações. Para ilustrar este fato, a quantidade de heroína consumida em um ano nos EUA caberia facilmente em um contêiner padrão. Porém, para complicar, vinte milhões de contêineres entram anualmente naquele país e os traficantes

95 Ver artigo do G1 GO com informações da TV Anhanguera: “Traficantes de drogas iriam construir submarino e montar empresa aérea” (RESENDE, 2014).

96 Original em inglês.

dedicam considerável engenhosidade na tarefa de ocultar tais cargas. Os pequenos “*dhow*s”⁹⁷ que transportam drogas e navegam no Oceano Índico, por muitas vezes, têm que ser desmantelados para que seja localizada a carga de heroína ou haxixe. As cargas ilícitas são escondidas em dispositivos específicos, em compartimentos primitivos e quentes, localizados cobertas abaixo, que servem como banheiros e requerem agentes para inspecionar, normalmente em condições sanitárias repugnantes. Para se lidar com a engenhosidade na ocultação de cargas ilícitas, em constante evolução, exigem-se equipes de inspeção com elevados níveis de qualificação, dotadas de recursos especiais e regras de engajamento⁹⁸ adequadas para permitir a “busca destrutiva” (TILL, 2013, tradução nossa, grifo nosso).⁹⁹ Nesse sentido, os cães farejadores também podem auxiliar na localização das cargas de entorpecentes a bordo, cuja responsabilidade, por criar, adestrar e fazer uso desses animais, seria atribuída ao GptFNBe, a exemplo do que ocorre com o Batalhão de Operações Ribeirinhas (BtlOpRib) de Manaus, o qual já os tem empregado nas operações em curso do Com9ºDN (NOMAR ONLINE, 2013).

Paradoxalmente, a aplicação da lei no mar enfrenta uma variedade de restrições legais, ainda que a Convenção da ONU de 1988, relativa ao “Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas”, preveja um quadro jurídico universal para essa atividade. As Marinhas europeias, tais como a Marinha Nacional Francesa (MNF) que opera nas AJ da Guiana Francesa, são limitadas pelos efeitos da CEDH, que suprimem suas capacidades ao não permitir que suspeitos de tráfico de drogas possam simplesmente ser entregues para serem processados em outros países com leis menos restritas. A reunião dos elementos necessários para o recolhimento de evidências e formação processual em crimes dessa natureza, em que

97 É um tipo de embarcação cujo significado consta do glossário.

98 As equipes de inspeção, sem essas prerrogativas, têm de repor legalmente quaisquer prejuízos eventualmente causados pelas suas vistorias (TILL, 2013, tradução nossa). Original em inglês.

99 Original em inglês.

pese serem similares aos cometidos em terra, são reconhecidamente de maior complexidade e o pessoal da MB não tem qualificação, nem perícia suficientes para cumprir essas tarefas de modo adequado. Esse aspecto reforça a necessidade do embarque de agentes pertencentes aos órgãos governamentais e policiais, durante as operações interagências, visando a suprir tais deficiências e trocar experiências (TILL, 2013, tradução nossa, grifo nosso).¹⁰⁰

Da mesma forma, a organização de empreendimentos colaborativos, por outras Marinhas, na construção de uma capacidade antidrogas, se traduz em oportunidade para se adquirir conhecimentos úteis e promover o intercâmbio de informações e dados de inteligência. Nessa tônica, a *Joint Interagency Task Force - South (JIATF-S)*, agência norte-americana, pode apoiar tanto na construção de uma capacidade antidrogas local, como no engajamento das tratativas preliminares, de modo a viabilizar todo o processo politicamente. A diplomacia naval cooperativa, bem como a oferta de meios, recursos e treinamento, podem ser importantes ferramentas para se alcançar a estrutura necessária à condução de uma campanha multinacional coordenada (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁰¹

Contudo, cabe lembrar que o emprego de meios no exterior depende de autorização do Congresso Nacional.¹⁰² Caso a operação mencionada não seja autorizada em nível político, seria de maior aceitabilidade a realização de uma PATNAV exclusivamente nas AJB com a participação de: navios-patrolha do 4º DN operando em águas interiores, no MT e na ZC, com aeronaves remotamente pilotadas (ARP) embarcadas, pertencentes ao Corpo de Fuzileiros Navais (CFN); navios da Esquadra atuando na ZEE e na PC, com respectivos helicópteros orgânicos e destacamentos embarcados habilitados em “*fast rope*” para executar

100 Original em inglês.

101 Casos mencionados por TILL (2013): “Cuba e Reino Unido em tratativas contra o tráfico de drogas”, *BBC News*, 15 nov. 2010. Disponível em: <<http://www.bbc.com/news/world-latin-america-11761050>>. Acesso em: 24 maio 2014. Nesta situação, a Fragata Tipo 42 *HMS Manchester* prestou apoio essencial; e “Argélia e EUA conduziram exercícios marítimos combinados”, *Jane's Defence Weekly*, 14 out. 2009. Tradução nossa, original em inglês.

102 Conforme o Art. 1º da Lei nº 2.953 de 17 de novembro de 1956 (BRASIL, 1956).

abordagens até o nível “não cooperativo noturno”¹⁰³; aeronaves de patrulha marítima, podendo ser o P-95, R-99, E-99 ou P-3AM, esta última favorecendo a detecção de submarinos por possuir sistemas de boias radioossônicas; e, por último, as ARP da FAB, desdobradas e operando a partir de terra.

Finalmente, a falta de um sistema de comunicações militares por satélite e enlace de dados comum entre os meios tende a afetar a interoperabilidade e, sobretudo, o comando e controle. Mais ainda, poderá dificultar a exploração do compartilhamento das valiosas informações de inteligência provenientes da *JLATF-S* ou de outras agências similares. A solução deste problema passa pela instalação e o emprego de equipamentos de comunicações satelitais comerciais do tipo “*Fleet Broadband (FBB)*”, com capacidade de voz e dados (com banda limitada), nas unidades que apresentem essa possibilidade de instalação. As que não permitem tal facilidade, deverão orientar as suas comunicações por rádio. Isto significa condicionar o tráfego, seja por radiodados ou por voz, às condições ionosféricas locais da faixa de HF ou dos alcances próximos ao horizonte, das frequências de UHF ou VHF.

Antes de passar a abordagem da próxima seção, que trata da atividade de contrabando, é desejável pontuar sobre as questões relacionadas ao controle de produtos químicos. A indústria química nacional cresceu nos últimos anos, com o aumento das exportações de produtos manufaturados e do mercado interno, aumentando a demanda por produtos químicos. O Governo Federal percebeu que a indústria química estaria inter-relacionada a vários setores da economia lícita, bem como ao comércio de drogas ilícitas. Como um dos dez maiores fabricantes mundiais nesse segmento, o líder na América Latina, e o único país que faz fronteira com os três países andinos produtores de cocaína, os controles químicos representam um desafio em particular (*U. S. Department of State*, 2012, p. 137).

¹⁰³ Ver glossário. Cf. artigo “*MARSOC conducts Maritime Operations Training*” (STORM, 2013, tradução nossa). Original em inglês.

Como Estado-membro da Convenção das Nações Unidas de 1988 contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas e protocolos relacionados, que trabalha com outros países para promover a cooperação internacional, visando o controle de produtos químicos, o Brasil aprovou sua primeira lei de controle desses itens, em dezembro de 2001.¹⁰⁴ Ela estabeleceu normas para o licenciamento, controle e fiscalização de produtos químicos essenciais e precursores que direta ou indiretamente possam ser destinados à produção ilegal de substâncias entorpecentes. O Ministério da Justiça (MJ) emitiu uma norma em 2003¹⁰⁵ que instituiu um rígido controle sobre 146 produtos químicos passíveis de serem usados para a produção ilegal de substâncias entorpecentes (*U. S. Department of State*, 2012, p. 137).

De acordo com a PF, as rigorosas restrições sobre os embarques de éter e acetona levaram aos traficantes a fazerem uso de substitutos no processamento da cocaína, tais como cimento e cal. Apesar das exportações de éter, acetona, querosene e gasolina para a Bolívia, a Colômbia e o Peru, consideradas essenciais para a produção da cocaína, serem controladas pelo Brasil, não o são para o uso interno (*U. S. Department of State*, 2012, p. 138).

Em adição, a PF aderiu à Comissão das Nações Unidas sobre Estupefacientes - Resolução 49/3 - sobre o reforço dos sistemas para o controle de precursores químicos utilizados na fabricação de drogas sintéticas. O Brasil relata suas estimativas anuais legítimas para efedrina, pseudoefedrina, e 1-fenil-2-propanona (P2P). Isso é feito por meio de Sistema automatizado das Nações Unidas, denominado “Notificação Prévia de Exportação” (*PEN Online*). A PF utiliza rotineiramente o *PEN Online* em coordenação com os Estados-membros para alertar os países importadores, com detalhes das operações de exportação. Esse sistema permite a troca de informações eletrônicas com facilidade, entre os Estados-membros, sobre os embarques internacionais (importação e exportação) de produtos químicos utilizados para a

104 Lei n.º 10.357, de 27 de dezembro de 2001 (BRASIL, 2001).

105 Portaria n.º 1.274, de 25 de agosto de 2003 e seus Anexos (MJ, 2003).

fabricação de drogas ilícitas. Essa coordenação fortalece a capacidade de aplicação das leis para gerar alertas e interditar carregamentos suspeitos, antes dos mesmos atingirem os fabricantes de drogas ilícitas (*U. S. Department of State*, 2012, p. 138).

O permanganato de potássio, um oxidante que tem usos legítimos generalizados, não é produzido internamente, sendo item exclusivamente importado e controlado, bem como o anidrido acético. Atualmente, os controles permitem a comercialização de qualquer produto sem restrições, com quantidades até 1 Kg de permanganato de potássio e 1 litro de anidrido acético. Encontra-se em andamento a elaboração de novos regulamentos em que serão exigidos controles mais rigorosos de quaisquer quantidades destes dois produtos destinadas ao uso comercial (*U. S. Department of State*, 2012, p. 138).

Como evidenciado nos parágrafos acima, maior que a variedade de drogas traficadas é a de substâncias químicas não autorizadas que podem se transformar em contrabando, particularmente, se levado em conta a extensa rede hidrográfica da Bacia Amazônica, fornecendo um ambiente propício para as operações dos traficantes e contrabandistas, à margem das leis. Com isso, destaca-se a necessidade das PATNAV priorizarem não somente a tradicional apreensão de drogas, como também ter como alvo as substâncias e produtos químicos listados no Anexo I da Portaria nº 1.274, de 25 de agosto de 2003, do MJ (MJ, 2003; *U. S. Department of State*, 2012, p. 137).

Com o PEF e a realização esporádica das Operações Ágata, o Brasil está avançando para enfrentar esses desafios, mas sem um aumento efetivo e duradouro na capacidade de aplicação das leis, especialmente quando se trata dessa região, que continua a ser altamente atraente para traficantes de drogas e demais organizações criminosas, como é o caso daquelas que lidam com as atividades ilícitas de contrabando, a serem apresentadas na seção subsequente (*U. S. Department of State*, 2012, p. 137).

3.4 CONTRABANDO

Preliminarmente, antes de se discorrer sobre este tipo de ameaça, faz-se necessário distinguir os crimes de contrabando e descaminho recentemente tipificados na Lei n.º 13.008, de 26 de junho de 2014, que alterou o Código Penal (CP) brasileiro. Em essência, o primeiro é praticado por quem importa ou exporta mercadoria proibida e a pena estabelecida é mais rigorosa - reclusão, de dois a cinco anos. Enquanto o segundo, é o ato de iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria, cuja pena é mais branda - reclusão, de um a quatro anos. Em ambos os casos, quando praticados por vias marítimas ou fluviais, as penas são aplicadas em dobro, representando um marco regulatório que se inclina favoravelmente a inibir as ocorrências destes ilícitos em embarcações (BRASIL, 2014).

Os últimos episódios pesquisados demonstram que os navios em PATNAV têm participado da interceptação de embarcações transportando produtos importados irregulares.¹⁰⁶ A maior incidência desse tipo de delito se verifica em barcos pesqueiros regionais de madeira, com cerca de 20 metros de comprimento e porão de carga. Estes simulam o engajamento em atividade de pesca, quando, na verdade, se prestam ao transporte dessa carga, sem documentação fiscal, proveniente do Suriname, com destino a portos pesqueiros localizados no Amapá e Pará, nas proximidades de: Mazagão-AP, Bragança-PA, Icoaraci-PA e Belém. Normalmente, atuam no período noturno, atracando em trapiches situados em locais discretos e encobertos, desembarcando esse material no país sem formalidades aduaneiras, abastecendo

¹⁰⁶ Ver os artigos: “Mais de 100 caixas de contrabando são apreendidas” (PORTAL ORM, 2013a); “Contrabando: barco é apreendido com diversos produtos” (REDAÇÃO ORM NEWS, 2013); “Polícia apreende contrabando avaliado em meio milhão” (DIÁRIO DO AMAPÁ, 2014b); e “Navio-Patrolha ‘Guanabara’ apreende embarcação com contrabando” (PADILHA, 2013).

os mercados das cidades e burlando as principais autoridades federais de fiscalização e repressão, a Secretaria da Receita Federal (SRF) e a PF.

Em que pese ser essa uma modalidade de contrabando de bens aparentemente comerciais, como cigarros, bebidas, roupas, eletrodomésticos e eletrônicos, dentre outros, ressalta-se que, em sua grande maioria, trazem malefícios à sociedade por se tratarem de produtos falsificados, os quais afetam à saúde das pessoas. Ademais, as embarcações infringem as regras da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), por não possuírem condutores e tripulantes habilitados, nem outro tipo de documentação individual ou da embarcação, justamente para dificultar as investigações que possam a levar ao envolvimento de terceiros. Mais ainda, o contrabando pode assumir diferentes maneiras de se manifestar nessa área, incluindo a disputa entre quadrilhas, quando uma rouba a carga da outra; com a participação criminosa de agentes da lei (policiais militares e civis, inclusive da corregedoria); e usando depósitos localizados em pontos remotos de ilhas do arquipélago do Marajó (PA), visando dissimular suas ações.¹⁰⁷

Em um passado recente, as variantes desse delito já deram mostras que são capazes de pôr em jogo a segurança regional, nacional, e até global, sendo enquadradas em diversos crimes da mesma natureza, que usam o mar e os rios como meio de transporte. Dentre eles se destacam os que são organizados em quadrilhas, como as do narcotráfico e de tráfico de armas, que trocam cocaína por armas no Suriname, cujas embarcações de madeira partem de pequenos portos localizados nos litorais do Pará e do Amapá e, carregadas daquela droga, seguem pela costa – onde o controle policial é inexistente – até atracar nas imediações do Porto de Paramaribo, capital do Suriname. A carga ilegal vem escondida em meio a pescados congelados, farinha e caixas de cigarro contrabandeadas. Assim que descarregadas,

¹⁰⁷ Consultar a reportagem do G1 PA: “Polícia Fluvial do Pará prende quadrilha suspeita de contrabando” (G1 PA, 2012b).

as mesmas retornam ao Brasil carregadas de armas. É dessa forma que, segundo a PF, facções criminosas como o Comando Vermelho, do Rio de Janeiro, ou o PCC, em São Paulo, montam seus arsenais. Nesse contexto, a MB deve intensificar a fiscalização do fluxo de embarcações no extremo norte do país, que, atualmente, é feita esporadicamente por meio de PATNAV.¹⁰⁸

Outras modalidades que se afiguram como contrabando são apresentadas no APÊNDICE F. São elas o transporte ilegal de material radioativo, o tráfico de pessoas¹⁰⁹ (onde se inclui aquele para fins de exploração do trabalho escravo), o contrabando de migrantes¹¹⁰, a migração irregular, os refugiados e requerentes de asilo, além do contrabando de madeira. As respostas mais efetivas para estas variantes estão relacionadas: à capacidade dos meios em PATNAV para o cumprimento das leis, em caso de contrabando de material nuclear; à identificação dos indivíduos embarcados, destinada a constatar o tráfico de pessoas; e ao trabalho integrado com o Grupamento Fluvial da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social do Pará (GFlu) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), em proveito das apreensões de madeira irregular.

Ao se deparar com o transporte ilícito de material radioativo, os navios em PATNAV devem estar prontos para apreensões deste tipo, atentando ao referido dispositivo legal: a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e o Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, que tratam das infrações e sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e do processo administrativo federal para apuração (BRASIL, 1998a; 1998b; 2008).

Quanto ao tráfico de pessoas, sem dúvida é uma tarefa difícil exigir que tripulantes e passageiros transitem com o seu documento de identidade. Nessa região, a grande maioria das pessoas costuma embarcar sem qualquer documentação que permita a

108 Face a inexistência de fontes atuais, ver o artigo: “Suriname, o 'Paraguai do Norte'” (COUTINHO, 2007).

109 Definição constante do glossário.

110 Definição constante do glossário.

identificação. Mais ainda, não se pode contar com o acesso às redes dos sistemas de identificação. Por essa razão, há que se construir um ambiente cooperativo com as empresas de navegação, prefeituras e comunidades ribeirinhas, CPAOR, CPAP, PF, Ministério Público (MP) e polícias estaduais, com vistas à conscientização sobre a importância do embarque mediante o porte da identificação pessoal, facilitando, desta forma, o trabalho das equipes de inspeção, que deverão, sempre que possível, estar compostas de agentes da lei.

Nos casos de indisponibilidade de identificação e incerteza, só resta aos GVI efetuarem o registro fotográfico dos suspeitos, com a concordância dos mesmos e sem constrangimentos, para que sejam cadastrados os alegados dados biográficos, com o propósito de montar um banco de dados e obter a dissuasão. Se o grau de suspeição for alto, então os GVI procederão à detenção dos suspeitos, encaminhando-os até a delegacia mais próxima para averiguações. Se houver constatação de crime, os envolvidos serão presos em flagrante e encaminhados às autoridades policiais, acompanhados das evidências, vítimas e testemunhas.

Para lidar com o contrabando de madeira, muitas são as vantagens de se operar com o GFlu e o IBAMA. A presença de um delegado embarcado e da autoridade ambiental proporciona a facilidade de autuação a bordo dos criminosos. Os valiosos conhecimentos da AOp, a expertise na navegação fluvial, a extensa experiência criminal e de abordagem policial do pessoal do GFlu, auxiliam o planejamento e a execução das PATNAV. O IBAMA, mesmo não dispondo de meios próprios, tem a flexibilidade de alugá-los (inclusive helicópteros) durante as operações; detém o poder de aplicar multas, conceder licenças e autorizações ambientais, bem como a experiência necessária para detectar fraudes e irregularidades nos documentos apresentados pelos que tentam violar as leis. Soma-se a isso, as capacidades de profundo conhecimento da fauna e flora vegetal, possuindo escritórios regionais em locais estratégicos, tais como no Oiapoque e em Breves, cidade marajoara situada no centro da

Região dos Estreitos, o que abrevia os fatores de tempo e distância no caso de apreensões.¹¹¹ Assim, torna-se interessante incrementar essas ações integradas nas PATNAV ou operações interagências com a participação do GFlu e do IBAMA, em particular, quando ocorrem em áreas remotas, propiciando o intercâmbio de informações de inteligência, o apoio mútuo e a economia de meios.

Diante do exposto, verifica-se que há muitas características em comum no transporte fluvial e marítimo de todas essas cargas: as embarcações tipicamente suspeitas usadas, o seu comportamento inabitual, suas áreas de atuação e os pontos de estrangulamento através dos quais elas tenham que passar. Estas semelhanças reforçam a necessidade do pensamento holístico na maneira de se lidar com tais ameaças. Em face às grandes dimensões das áreas e deficiências da CSM, quaisquer estratégias de enfrentamento formuladas devem considerar estes aspectos (GRIFFITHS; JENKS, 2012; TILL, 2013, tradução nossa).¹¹²

Restaria ainda discorrer sobre o tráfico de animais silvestres que está imbricado com a biopirataria. Como a fiscalização a ambos está inter-relacionada, sob a responsabilidade primordial do IBAMA, intenciona-se abranger tal abordagem na seção a seguir.

3.5 BIOPIRATARIA

Historicamente, o uso do patrimônio genético e dos conhecimentos tradicionais associados tem ocorrido de forma injusta. Os países de origem dos recursos genéticos e as comunidades indígenas e locais, detentoras de conhecimentos tradicionais associados, sequer têm sido consultados, pelos que deles se utilizam, para obter ganhos econômicos com produtos comerciais, quanto mais recebido quaisquer tipos de benefícios. Esta apropriação,

111 Consultar as unidades do IBAMA disponíveis no Pará e no Amapá em: <<http://www.ibama.gov.br/acesso-a-informacao/unidades-do-ibama>>. Acesso em: 17 jul. 2014.

112 Original em inglês.

muitas vezes agravada pelo uso das patentes, corresponde à biopirataria, e tem ocorrido ao longo de toda a história do Brasil.¹¹³

Como instrumentos de monitoramento, o Governo Federal e o Ministério do Meio Ambiente (MMA) desenvolveram uma série de iniciativas destinadas ao combate à biopirataria no país, como a fiscalização de remessas de material biológico nos correios, fiscalização permanente em portos e aeroportos, operações contra as ações de traficantes de material biológico, capacitação da fiscalização e autos de infração. Por meio de sua Coordenação Jurídico-administrativa, o MMA acompanha as ações voltadas para o combate ao acesso ilegal a esse material e estabelece parcerias estratégicas, interagindo com o IBAMA, a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN) e a PF.¹¹⁴ Ademais, recebe denúncias e responde a consultas oriundas do público-alvo da Medida Provisória nº 2.186-16/01, ou seja, instituições de pesquisa, comunidades indígenas, quilombolas, tradicionais, além de empresas dos setores farmacêutico e cosmético, dentre outros.¹¹⁵ Deste aparato conjunto sobrevém, não somente a vantagem de um ambiente colaborativo, como também se apresenta um repositório de informações para realimentar a inteligência, com potencial para ser empregado em prol da aplicação das leis. Por não participar desse ambiente, a MB tende a ser desfavorecida, em certa medida, no planejamento e execução de suas operações, onde se inserem as PATNAV.

Embora este tema encerre amplitude e complexidade, que vão desde a autorização ao controle do acesso, passando pela remessa e transporte dos componentes do patrimônio genético e do acesso aos conhecimentos tradicionais associados, é de interesse específico para

113 Cf. publicação no site do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/patrimonio-genetico/biopirataria>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

114 Através de Termo de Cooperação para Combate à Biopirataria, que visa a união de esforços para o controle do acesso, remessa e transporte de componentes do patrimônio genético e do acesso aos conhecimentos tradicionais associados no país, de acordo com o publicado no site do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/patrimonio-genetico/biopirataria/termo-de-cooperacao-para-combate-a-biopirataria>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

115 Cf. publicação no site do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/patrimonio-genetico/biopirataria/instrumento-de-monitoramento>> e <<http://www.mma.gov.br/patrimonio-genetico/biopirataria/parcerias-estrategicas>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

as PATNAV a investigação de como se processa a fase de transporte por meio fluvial e marítimo, com vistas ao exercício do poder de polícia atribuído pelo Decreto nº 5.459, de 7 de junho de 2005, que disciplina as sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao patrimônio genético ou ao conhecimento tradicional associado. A luz do que prevê no seu artigo 4º, esse dispositivo legal, destina essa fiscalização, no âmbito de suas respectivas competências, ao IBAMA e à MB, podendo ser firmados convênios com os órgãos ambientais estaduais e municipais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA) para descentralização das atividades. E ainda, no interior das AJB e da PC, as tarefas serão exclusivamente da MB, em coordenação com os órgãos ambientais, quando se fizer necessário, por meio de instrumentos de cooperação (BRASIL, 2005).

Ante o que já foi mencionado, o MMA aparece distante da atuação conjunta com a MB e vice-versa, concorrendo para uma perda de sinergia entre tais instituições no combate à mesma ameaça. Consoante o estruturado, o IBAMA, mais uma vez, surge como o parceiro de oportunidade para as PATNAV no âmbito do 4º DN, cabendo notar que as deficiências de pessoal dos seus quadros frente aos seus compromissos, dificultam a sua participação nessas operações.¹¹⁶ Empreender ações deste quilate sem o concurso de agentes do IBAMA ou, ao menos, das Secretarias Estaduais de Meio Ambiente do Pará e do Amapá, significa dar passos em direção ao insucesso. Isto porque as tripulações dos navios-patrolha não têm, em sua formação, as capacitações peculiares para identificar e autuar as infrações, proceder as apurações dos respectivos processos administrativos e aplicação de sanções. Somado a isso, as particularidades da AOp¹¹⁷ requerem o desenvolvimento de qualificações próprias pelo ComGptPatNavN para capacitação de seus militares, pois a doutrina da MB pouco dispõe sobre esse assunto, como também não há cursos expeditos no Sistema de Ensino Naval.

116 Ver os seguintes artigos: “Brasil tem só um fiscal por 579 km² de área protegida” (CARVALHO, 2014); e “Ambientalistas criticam fiscalização” (URIBE, 2014).

117 Possui extensas áreas marítimas e malha fluvial, em ambiente de clima equatorial e bioma amazônico.

Ao recorrer a DBM (2014), constata-se que ela menciona “o acesso não autorizado ao patrimônio genético e o conhecimento tradicional associado”, como uma atividade ilícita, a ser fiscalizada nas AJB, por meio de PATNAV¹¹⁸, mas, sem detalhar a estratégia de como fazê-lo. Por sua vez, para atingir tal propósito, alude que a sua execução poderá ocorrer em coordenação com outros órgãos públicos, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas. Aduz ainda, que os aspectos legais que envolvem a participação da MB nesse tipo de operação exigem a preparação de todos os setores envolvidos, desde o planejamento até a fiscalização propriamente dita. E, conclui ao citar o esforço em se buscar a implementação de ferramentas que possibilitem o emprego eficaz dos meios em PATNAV, como um sistema de vigilância em pontos focais da costa para monitoramento das embarcações em trânsito nas AJB e o planejamento das atividades de inteligência em conjunto com outros órgãos federais e estaduais (MB, 2014, p. 4-3, 4-4).

Atendo-se a este conceito doutrinário, o combate à biopirataria fica enquadrado como uma “Atividade de Emprego Limitado da Força”¹¹⁹ que, primordialmente, leva em conta o fato de que uma PATNAV, seja no ambiente fluvial ou marítimo, teria, tão somente, a capacidade de dissuadir ações criminosas de quaisquer gêneros, onde se inclui a própria biopirataria; flagrar eventuais apropriações e o transporte não autorizado de patrimônio genético das AJB, por meio de IN; e interceptar embarcações transportando irregularmente patrimônio genético brasileiro, mediante oportuno conhecimento de informação de inteligência, que pode até ser proveniente de órgão ambiental.

Já, a estratégia do PEF, no escopo das Operações Ágata, é o enfrentamento à biopirataria como crime transfronteiriço e ambiental, mas em período limitado. Embora as estatísticas demonstrem um esforço do Estado, evidencia também a grande quantidade de

118 A PATNAV é especificamente regulada pelo Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004 (BRASIL, 2004c).

119 A definição do termo encontra-se no glossário.

ilícitos que ocorrem nas fronteiras, sem a presença deste. A prevalência da visão de que esta operação é eminentemente terrestre, dificulta a edificação da CSM em nível estratégico, inibindo a defesa em profundidade da foz do Amazonas, a consciência do público em geral para o grande valor dos litorais adjacentes ao Pará e ao Amapá e dos rios amazônicos que a eles dão acesso, bem como da necessidade de se conduzir pesquisas oceanográficas e hidrográficas, em proveito de um melhor conhecimento dessa região. Um fator positivo foi a integração obtida pelas FA com as diversas agências governamentais e forças de segurança pública, no engajamento de uma atribuição subsidiária, como classificada pelo MD. Quando empregada com fulcro nessa atribuição, a MB pode usar qualquer meio, sem as restrições impostas pelo decreto que regulamenta a PATNAV (BRASIL, 1999; 2004b; 2010).

A MB adotou uma nova iniciativa do gênero, a Operação “Amazônia Azul”, mas empregando a maioria dos seus navios em PATNAV, em cooperação com vários órgãos, dentre eles: a FAB, a PF, a SRF e o IBAMA.¹²⁰ Na jurisdição do 4º DN, de 17 a 22 de fevereiro de 2014, estima-se que, em parceria com os outros órgãos, essa operação permitiu a aplicação de multas que totalizam mais de R\$ 4 milhões, tendo sido apreendidas 102 embarcações e inspecionadas mais de duas mil embarcações. O saldo das primeiras dez horas de operação foi de: 169 embarcações inspecionadas, 26 notificadas e outras 11 embarcações apreendidas; 23 m³ de madeira apresada pela Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Pará (SEMA-PA); 93 volumes de mercadorias diversas retidas pela Receita Federal; e carga de carne silvestre apreendida pelo IBAMA. Ao final, foram contabilizadas as apreensões de: 10,5 toneladas de carvão transportados irregularmente no Amapá; 19,5 toneladas de palmito em conserva, em cooperação com o IBAMA; uma tonelada de produto de pescado ilegal; uma

¹²⁰ Ao todo, indiretamente, participaram cerca de 30.000 militares e, diretamente, nas operações em campo, cerca de 15.000 militares, além do apoio no centro de comunicações e na base logística. Sessenta navios e quinze aeronaves, além de diversas embarcações das Capitânicas dos Portos, distribuídos por todo o litoral nacional, além das águas interiores, atuaram em patrulha e inspeção naval (DIÁRIO DO PARÁ, 2014d; PORTAL DA MARINHA, 2014b; REDAÇÃO ORM NEWS, 2014a) (ANEXOS B, C, D).

carga irregular de animais silvestres apreendida pelo IBAMA; 6.200 m³ de madeira serrada; 500 m³ de madeira em tora; transporte sem autorização de 27 m³ de madeira “Angelim”, na Região dos Estreitos-PA; apreensão de 1.000 metros cúbicos de madeira, pela SEMA-PA, no município de Portel-PA; encaminhamento de dois estrangeiros, sem a devida documentação, à PF; e delitos de porte ilegal de arma (DIÁRIO DO PARÁ, 2014d; PORTAL DA MARINHA, 2014b; REDAÇÃO ORM NEWS, 2014a) (ANEXOS B, C, D).

Somente no GT Norte da Operação “Amazônia Azul”, composto pelo NA Pará, embarcaram 400 militares. Especificamente no Amapá, a Marinha contou com três navios e duas lanchas, dispondo de agentes do IBAMA para inspeções. A área de atuação foi de Mazagão, no Amapá, até o norte do município de Curuá, no rio Amazonas. No Estado do Pará, na Região dos Estreitos, atuaram três navios e agentes do IBAMA e da SEMA-PA. Os municípios de Breves e Portel, o Rio Guamá e a orla de Belém ganharam prioridade e foram alvo de intensa fiscalização. Os pontos escolhidos para fiscalização foram aqueles com maior incidência de problemas, conforme as demandas recebidas dos órgãos envolvidos, como a SEMA e o IBAMA. Destarte, as multas e apreensões refletem os bons resultados alcançados que tendem a estar relacionados à correta decisão de se orientar o posicionamento dos navios, conforme a assessoria prestada pelas informações de inteligência das agências ambientais, neste caso específico: o IBAMA e a SEMA-PA. Ressalta-se, que o sucesso desse empreendimento está interconectado à participação ativa e direta da fiscalização dos agentes ambientais das instituições mencionadas, sem a qual não se teria condições plenas de implementação, apenas com inspetores navais (DIÁRIO DO PARÁ, 2014d).

Em função da dissuasão obtida, as perspectivas de que essas operações interagências sejam mantidas, e até mesmo incrementadas, passa a ser uma realidade. Dentro de sua alçada, o 4º DN deve estreitar o relacionamento com o órgãos públicos ambientais do

Pará e do Amapá, com o propósito de efetuar PATNAV em proveito da fiscalização ambiental pontual, com ênfase na presença em pontos de estrangulamento, sempre que possível, e com agentes da lei embarcados.

O conhecimento das características intrínsecas dos produtos de biopirataria são cruciais para as equipes de abordagem. Independente das dimensões e aparências das embalagens, invólucros, gaiolas, jaulas, aquários e itens laboratoriais, desde que haja a suspeição ou dúvida do conteúdo, deve-se proceder a inspeção, preferencialmente com auxílio dos próprios envolvidos, para verificação da casual existência de amostras genéticas, animais silvestres, peixes, vegetais e espécimes pertencentes à espécies em extinção, dentre outros, os quais podem estar armazenados de modo dissimulado, a exemplo do que fazem os traficantes de drogas e contrabandistas.

Nesta seção, a prática de biopirataria foi associada à manutenção da BOM tendo em vista a proteção dos recursos nacionais. Na próxima seção deste capítulo, esta visão continuará prevalecendo, porém agora voltada para uma questão internacional colaborativa com a Guiana Francesa, uma vez que os seus estoques de pesca estavam sendo explorados por pescadores brasileiros, com consequências transfronteiriças indesejáveis.

3.6 PESCA ILEGAL

Dentre as chamadas “novas ameaças”, a pesca ilegal é um bom exemplo para ilustrar as características transnacionais que podem ser manifestadas em determinados episódios. Por si só, os peixes são animais que transitam livremente pelas fronteiras buscando alimento. Porém, os pescadores e suas embarcações não estão autorizados a seguir esses movimentos. Eles devem, antes de tudo, respeitar os regulamentos internacionais, de pesca e

de segurança da navegação atinentes a cada Estado. Infelizmente, na maioria dos casos, isso não ocorre na região fronteira do Oiapoque com a Guiana Francesa, nem na foz do Amazonas, no interior das AJB. Com foco no interior deste cenário, pretende-se apresentar as perspectivas e soluções vislumbradas para a questão da pesca ilegal, iniciando com a descrição das ações atuais empreendidas no combate à essa ameaça transnacional, na AOp, e os óbices relacionados.

Inicialmente, serão examinadas as operações interagências e ações de PATNAV recentemente realizadas. Durante uma coletiva de imprensa da Operação Ágata 8, realizada em 10 de maio de 2014, em Belém (PA), o Vice-Almirante Edlander Santos, Comandante da Força Naval Componente (FNC) do Comando da Área de Operações Norte, reforçou a importância das atividades realizadas pelos navios da Marinha no que tange à fiscalização, à inspeção e à abordagem de embarcações em águas interiores e, em especial, à repressão de práticas ilegais na área da fronteira marítima com a Guiana Francesa. Na ocasião, o Almirante ressaltou o bom relacionamento da MB com as Forças de Defesa da Guiana Francesa (FDGF) e as constantes PATNAV realizadas simultaneamente pela MB e a MNF ao longo do ano, somando esforços no combate aos delitos transfronteiriços, como a pesca ilegal, o contrabando e o narcotráfico (PORTAL DA MARINHA, 2014a).

Enquanto isso, no Amapá, uma tropa composta por cerca de 2 mil integrantes do EB, MB e FAB recebia apoio das Polícias Civil e Militar do Estado, com informações dos serviços de inteligência dessas duas instituições, tendo em vista a cooperação entre os mecanismos de defesa para ampliar e reforçar as ações de fronteira. A Marinha empregou dois navios para dar acesso a regiões remotas, aonde existem focos de crimes ambientais como a pesca ilegal, captura de animais silvestres e extração irregular de madeira. Além das FA brasileiras, participaram outros órgãos federais e estaduais, como a PF, o IBAMA, a SRF, o

Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), a Força Nacional de Segurança (FNS) e a ABIN. O escopo da operação abrangeu a PATNAV, revista de pessoas, embarcações, operações de busca e apreensão e Ações Cívico-Sociais (ACISO) (DIÁRIO DO AMAPÁ, 2014a).

Este é um breve sumário do aparato montado durante as Operações Ágata. Cabe acrescentar, que os países vizinhos são cientificados previamente, mediante comunicados, sobre a ocorrência de tais operações. Todavia, uma interação internacional em especial não deve faltar. Agir reciprocamente com a Guiana Francesa é essencial, pela sua exclusividade no combate a pesca não autorizada em suas AJ, pelas informações de inteligência e a CSM que detém, e, ainda, por se prestar a compartilhar esses dados em seu benefício. Portanto, deve ser sempre buscada, e, se possível, estimulada a sua participação e colaboração nesse tipo de operação em seu território e nas suas AJ. A única fronteira marítima ao norte merece ser priorizada não somente pela posição que ocupa, mas por se tratar de um departamento ultramarino da França, uma potência europeia que, no século passado, esteve envolvida em uma séria crise com o Brasil, a “Guerra da Lagosta” (1961-63) (LIMA, 2013; PORTAL ORM, 2013b; BRAGA, 2004).

Já anteriormente mencionada, outra operação de monta foi a “Amazônia Azul”, encerrada em 22 de fevereiro de 2014, com a duração de seis dias, coordenada pelo Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimas (CCTOM) do ComOpNav, no Rio de Janeiro. Em todo o país, 8.159 embarcações foram inspecionadas, sendo 1.062 notificadas e 239 apreendidas. No que tange à pesca ilegal, grande quantidade de pescado e respectivas embarcações acabaram apreendidas (PORTAL DA MARINHA, 2014b) (ANEXOS B, C, D).

O apresamento de barcos pesqueiros é uma ação de rotina nos estuários dos rios Amazonas, Pará e Oiapoque. No litoral da Ilha do Marajó, onde se localiza uma reserva extrativista marinha junto à Ilha do Machadinho, frequentemente ocorre a pesca não

autorizada, levando à apreensão destas embarcações.¹²¹ Na maioria das inspeções, constata-se o descumprimento de disposições previstas na LESTA que redundam na situação de apresamento. De modo análogo, por não possuírem licença de pesca o pescado capturado também está passível de apreensão pelas equipes do IBAMA. Desta forma, procede-se o reboque e entrega das embarcações à CPAOR, para a conclusão do processo e medidas legais no que se refere à STA (NOMAR, 2014; AMAPÁ TV, 2014).

No contexto global, é interessante comentar que a pesca marítima comercial mundial mais que quadruplicou desde 1950. A demanda pela produção de pescados comestíveis deve subir das atuais 80 milhões de toneladas para 115 milhões de toneladas até 2015, enquanto a população cresce.¹²² Em 2010, o UNEP¹²³, ramo ambiental das Nações Unidas, advertiu que, no ritmo atual, os estoques de pescados podem se esgotar em 2050, com a pesca comercial se tornando uma atividade economicamente inviável (TILL, 2013, tradução nossa).¹²⁴ Ao que parece, esses efeitos já se fizeram presentes em áreas próximas aos litorais do Pará e do Amapá, onde já existe um desbalanceamento entre as quantidades de peixes, o que tem levado às frotas pesqueiras brasileiras, de localidades como: Icoaraci-PA, Soure-PA, Vigia-PA, São Caetano de Odivelas-PA, Bragança-PA e Calçoene-AP, ao cometimento de ilegalidades, pescando sem autorização nas AJ da Guiana Francesa, em razão da maior dificuldade de se encontrar as espécies desejadas nas AJB.

Mesmo em áreas onde há um alto grau de consenso político, tais como a UE, é difícil chegar a um acordo sobre uma linha de ação para sair da crise.¹²⁵ Quando a inimidade

121 Apresentado em “Áreas Prioritárias para Conservação, Uso Sustentável e Repartição de Benefícios da Biodiversidade Brasileira: Atualização - Portaria MMA nº9, 23 de janeiro de 2007” (MMA, 2007).

122 As estatísticas de pesca estão contidas nos Anuários da FAO (*Food and Agriculture Organization*), organismo pertencente à ONU, disponíveis em: <<http://www.fao.org/fishery/publications/en>>. Ver o Anuário da FAO 2009. (FAO, 2014, tradução nossa). Original em inglês.

123 Sigla do *United Nations Environment Programme*, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) (UNEP, 2003, tradução nossa). Original em inglês.

124 Geoffrey Till (2013) cita o seguinte artigo: “Estoques de peixe dos oceanos poderão desaparecer até 2050”, *The Guardian*, 18 maio 2010. Tradução nossa. Original em inglês.

125 Artigo citado por Geoffrey Till (2013): “Reformas sustentáveis de pesca serão barradas por membros da UE”, *The Guardian*, 16 mar. 2012. Tradução nossa, original em inglês.

política é adicionada a essa mistura, torna a resolução do problema da pesca altamente problemático, com a ocorrência de confrontos entre Estados. Em nível mais baixo, a rivalidade escala a tal ponto entre marinheiros e pescadores, que, hoje em dia, as disputas podem ser resolvidas com lançadores-propelentes de granadas e metralhadoras pesadas. (TILL, 2013, tradução nossa).¹²⁶ Portanto, os meios da MB que fiscalizam a pesca devem possuir adequadas regras de engajamento para emprego proporcional da força.

Para solucionar os óbices da pesca ilegal, é essencial o entendimento que as capturas de peixes sejam sustentáveis, a adoção de medidas sensíveis de conservação e regulamentação, acompanhadas de uma redução geral no tamanho futuro das frotas de pesca.¹²⁷ Não obstante, há dificuldade de se proceder politicamente desta forma na prática, significando que, antes desses acordos serem implementados pelas agências governamentais responsáveis, a MB terá que zelar tanto pelos estoques pesqueiros e pescadores brasileiros. Nas ocasiões em que os meios em PATNAV se envolvem com a fiscalização da pesca, especialmente dos leitos marinhos nacionais, protegendo-os tanto de moradores locais irresponsáveis, quanto de pescadores estrangeiros, há a possibilidade de que essa tarefa seja difícil e perigosa, podendo ocorrer risco de colisões, emprego da força potencialmente letal, e, no mínimo, longas perseguições (TILL, 2013, tradução nossa).¹²⁸

Ao imaginar uma política para enfrentar os futuros desafios impostos não somente pela pesca, mas por outras formas de exploração, vislumbra-se trilhar o caminho da Austrália, que estabeleceu a liderança mundial nesse tema, ao criar, em 1998, uma política de oceanos abrangente, no padrão que tem sido defendida por analistas. A Austrália tem uma das maiores ZEE do mundo e tem a intenção de fornecer uma estrutura estratégica para o planejamento,

126 Original em inglês.

127 Conforme mencionado por Geoffrey Till (2013), a notícia a seguir evidencia que isto pode ser feito: “Após três anos de proibição da pesca, barcos de vieiras da ilha retornam para testar as águas”, *The Guardian*, 16 mar. 2012. Tradução nossa, original em inglês.

128 Original em inglês.

gestão integrada e desenvolvimento ecologicamente sustentável da pesca, transporte marítimo, turismo, petróleo, gás e recursos do fundo do mar daquele país, garantindo a conservação do ambiente marinho.

[...] Se fôssemos continuar sem a integração do planejamento e gestão dos nossos oceanos, não poderíamos confiar que a Austrália evitaria seguir o resto do mundo em uma espiral de degradação dos recursos marinhos [...] (COMMONWEALTH OF AUSTRALIA, 1998a, p. 11).

A Política dos Oceanos da Austrália (1998) deve se transformar em modelo para os demais países adaptarem às suas próprias circunstâncias (TILL, 2013, tradução nossa).¹²⁹

Segundo Geoffrey Till (2013), atualmente muito pouco se conhece a respeito dos oceanos.¹³⁰ Este mesmo pensamento também se aplica à Amazônia, particularmente à vasta área da foz do rio Amazonas, o seu entorno marítimo e fluvial, as quais merecem prioridade para pesquisa e desenvolvimento em função das suas características e biodiversidades únicas. A juízo do autor, dentre seus aspectos peculiares se destacam: a grande amplitude das marés e as intensas correntes das mesmas; as condições meteorológicas, a salinidade da água, a umidade, temperatura, doenças e enfermidades locais; a hidrografia diversificada; e a quantidade de recursos naturais, hídricos e minerais, ainda não dimensionada e inexplorada. O conhecimento dessa AOp é imprescindível para o acesso a mesma e, portanto, para que sejam realizadas as PATNAV. Além disso, este é um fator condicionante indispensável para o desenvolvimento da região, especialmente para o interior da malha fluvial, pois disto dependerá a capacidade de navegação e a mobilidade.

De forma análoga à necessidade de se aumentar a conscientização do público para com os oceanos, deve-se privilegiar também a Amazônia. Tendo em vista que este ponto tem potencial para se tornar tão importante para o futuro da vida naquele bioma, que aprofundar este tema também deve ser considerado como uma atribuição subsidiária. Nesse sentido, a

129 Original em inglês.

130 Tradução nossa. Original em inglês.

MB poderia incrementar uma campanha sobre a Amazônia, com foco específico de difusão do valor estratégico da foz do Amazonas e as hidrovias que compõem os afluentes do seu entorno, tendo como alvo a opinião pública, enfatizando a atuação de seus meios em PATNAV na prestação de ACISO e assistência médico-hospitalar às populações ribeirinhas carentes, a fim de contribuir para o resgate à cidadania e a inclusão social daquelas comunidades, e, precipuamente, prover segurança e defesa à região, buscando reverter as imagens negativas relacionadas à catástrofes, naufrágios, acidentes, crimes e atividades ilícitas.

Há que se ter um cuidado especial com a fronteira marítima com a Guiana Francesa, na qual opera a MNF, em princípio com poucos meios navais e aéreos baseados na Guiana Francesa, mas que se enquadra no perfil de Marinha Moderna, com possibilidade de descumprir convenções marítimas internacionais ou negar o compartilhamento de informações de CSM. Para tal, norteadas nas ideias de Geoffrey Till, a MB deve envidar esforços para o estabelecimento de uma efetiva CSM em proveito das nossas forças, quando em operações combinadas com aquela Marinha estrangeira, pois a diplomacia naval também requer uma compilação de quadro tático completa, exata e precisa.

Para que se obtenha uma CSM satisfatória no cenário da foz do rio Amazonas e na área fluvial e marítima em questão, é preciso ampliar as capacidades de vigilância e monitoramento, o que se espera obter por meio do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) e do lançamento do primeiro satélite brasileiro, o Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas (SGDC), empreendimentos estes de implementação de maior prazo. Entretanto, a despeito das condições meteorológicas dessa área, que tendem a restringir as operações de vetores aéreos e a obtenção de imagens, somados a essas duas carências de peso que foram mencionadas, em termos de comando e controle, se vislumbra o emprego dos meios navais em PATNAV com seus próprios recursos de detecção e

comunicações, coordenados pelo Centro de Operações Distrital e apoiados por meios aéreos da FAB. As dificuldades atuais podem ser reduzidas com uma maior participação do COMCONTRAM e da FAB nessas PATNAV. Para tanto, é desejável a interação do Com4ºDN, responsável por essa área de jurisdição, com as OM e agências de interesse, de forma a dispor de uma síntese do tráfego marítimo; de aeronaves de patrulha marítima ou VANT; e de informações de inteligência eventualmente disponíveis. A falta de meios para essas operações também pode ser suprida por navios, submarinos, aeronaves e elementos de operações especiais da Esquadra, além de unidades navais e aéreas do Com9ºDN, inclusive em proveito do próprio adestramento e sua interoperabilidade com os meios do Com4ºDN.

Muito embora as dificuldades de C4ISR existam e sejam difíceis de serem contornadas, o emprego combinado com outras forças e Marinhas estrangeiras é extremamente pertinente, tais como já ocorre com as FDGF na fronteira marítima norte. A troca de dados, informações e o estreitamento do relacionamento, não só deve ser mantido, como também deve ser estimulado, realizando-se oportunamente visitas operativas e ação de presença em Caiena, retribuindo da mesma forma como o fazem, em Belém, os navios de guerra franceses, ressaltando que aquela cidade está mais próxima da fronteira e, portanto, em condições mais favoráveis para prestar apoio logístico.

O C3 (comum e das OSM), a inteligência, os fatores de tempo e distância e a logística são condicionantes para o bom andamento das operações, mas que não permitem pôr de lado o valor de uma estratégia adequada para as PATNAV que conjugue todos esses fatores, foco para o qual converge a próxima seção.

3.7 UMA POSSÍVEL ESTRATÉGIA PARA AS PATNAV

O cerne das conclusões obtidas ao longo dos capítulos e seções anteriores estará centrado no alcance do sucesso das PATNAV em questão. Por isso, entende-se que a manutenção eficaz da BOM nas áreas marítimas e fluviais do Pará e Amapá é um objetivo crucial a ser perseguido, mesmo estando condicionada à quantidade e disponibilidade de meios (navios, aeronaves, pessoal e CSM) para dissuasão, por meio da presença, de ações ou intenções hostis (ou criminosas), além da capacidade de interceptação e repressão às ameaças.

Para tal, a estratégia de PATNAV a ser proposta fundamenta-se na regra, segundo a qual, no mar ou nos rios, um navio da MB, seja do 4º DN, do 9º DN ou da Esquadra, pode ser representado por três círculos concêntricos ou camadas. A camada mais externa e afastada representa a dissuasão pela sua possível ou provável presença. Para ter efetividade como dissuasor, a sua presença exata não necessita ser conhecida e suas patrulhas não devem ser previsíveis. A invisibilidade de um submarino da Esquadra, se disponível, também pode gerar a dissuasão da incerteza. A camada intermediária determina o alcance das capacidades de vigilância dos próprios sensores e meios aeronavais orgânicos (helicópteros e VANT). A camada central e mais próxima reflete os poderes de aplicação da força, por meio do emprego do armamento e dos GVI dos navios. Quanto mais a AOp for coberta por essas camadas centradas em navios, maiores serão as probabilidades de sucesso. Como o 4º DN não dispõe de helicópteros no seu inventário, a presença de navios do Com9ºDN e da Esquadra na AOp, com aeronaves de asa rotativa embarcadas, ampliaria a capacidade de vigilância, aumentando o poder dissuasório nas ações.

Com efeito, a esta estratégia, cabe refletir sobre alguns pontos, em face às grandes dimensões das áreas e deficiências da CSM:

a) verifica-se a incidência de muitas características em comum no transporte fluvial e marítimo irregular, não apenas prevalente para as cargas ilícitas, mas também para

aqueles que postulem a prática de delitos: as embarcações tipicamente suspeitas usadas, o seu comportamento e postura inabitual, suas áreas de atuação e os pontos de estrangulamento através dos quais elas tenham que navegar;

b) o aumento significativo previsto para o tráfego aquaviário e movimentação nos portos da região, sugere uma atenção especial à Vila do Conde-PA (Barcarena-PA), na foz do rio Pará, e à Macapá, na foz do rio Amazonas;

c) vislumbra-se que tanto os piratas, quanto os “ratos d'água”, possam ser favorecidos pela rapidez e surpresa de suas ações, evidenciando que essa vantagem, somente poderá ser mitigada se, no futuro, forem adotadas combinações de dispositivos e procedimentos passivos, não letais de proteção aos navios e embarcações, junto com guardas armados devidamente regulamentados, apesar do aumento de custos;

d) os planejadores e Comandantes devem considerar, em seu favor, as características - especialmente as meteorológicas - de se operar na AOp;

e) as restritas condições de navegação propiciam as perseguições e abordagens com o emprego de embarcações rápidas de menor porte, do tipo LAR ou orgânicas, apoiadas logisticamente por navios maiores, traduzindo-se na melhor opção para operações diurnas e noturnas, especialmente nos inúmeros canais, furos, paranás e igarapés;

f) as dificuldades inerentes ao ambiente requerem preparo, capacitação e regras de engajamento adequadas às equipes de inspeção e abordagem;

g) os navios, embarcações e equipamentos devem observar exigências e padrões elevados de manutenção e emprego para participar dessas PATNAV;

h) as IN devem ser orientadas para inspecionar cargas e pessoas nas embarcações suspeitas, sendo indispensável o recebimento oportuno das informações de inteligência para executar essas buscas com sucesso e sem constrangimentos;

i) o uso das IN em navios e embarcações, respeitando-se o direito de visita e com a assessoria do DN-20, é uma ferramenta vantajosa para as PATNAV, pois, sob o pretexto de se inspecionar em prol da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção da poluição ambiental, os GVI dos navios-patrolha têm o poder de inibir ações ilícitas, e, até mesmo, detectá-las antes que adentrem as AJB;

j) por ocasião das PATNAV que enfatizem o combate ao narcotráfico, o CC4DN deve envidar esforços para gerenciar a CSM, disponibilizando informações operacionais e o SISTRAM às agências participantes e ao DN-20;

k) a necessidade do embarque de agentes públicos, pertencentes aos órgãos governamentais e policiais, durante as operações interagências, visando a suprir as deficiências para a produção de evidências processuais e promover intercâmbio. Nesse sentido, operar, sempre que possível, com o GFlu e o IBAMA;

l) a organização de empreendimentos pela *JIAF-S* para a construção de uma capacidade antidrogas, se traduz em oportunidade para aquisição de conhecimentos úteis e troca de informações de inteligência;

m) a falta de um sistema de comunicações militares por satélite e enlace de dados comum entre os meios tende a afetar a interoperabilidade e, sobretudo, o comando e controle. A solução paliativa para esta questão seria a instalação e o emprego de comunicações satelitais via *FBB*, conforme as necessidades e especificidades de cada unidade;

n) priorizar não somente a tradicional apreensão de entorpecentes, como também as substâncias e produtos químicos listados no Anexo I da Portaria nº 1.274, de 25 de agosto de 2003, do MJ;

o) a recente Lei n.º 13.008, de 26 de junho de 2014, que alterou o CP brasileiro, deve nortear a conduta dos meios em PATNAV na AOp no combate ao contrabando;

p) os navios da MB devem estar prontos para se deparar com apreensões de material radioativo ou nuclear, atentando à legislação que trata das infrações, sanções penais e administrativas derivadas de condutas, bem como atividades lesivas ao meio ambiente e dos respectivos processos administrativos federais para apuração;

q) os GVI devem proceder identificação dos indivíduos embarcados. Nos casos de indisponibilidade de identificação e incerteza, efetuar o registro fotográfico dos suspeitos. Se o grau de suspeição for alto, então proceder à detenção e encaminhamento dos suspeitos até a delegacia mais próxima, para averiguações. E, se houver constatação de crime, os envolvidos devem ser presos em flagrante e conduzidos às autoridades policiais, acompanhado das evidências, vítimas e testemunhas;

r) buscar a cooperação recíproca com a FDGF, visto que cada país tem a sua exclusividade no trato da pesca não autorizada em suas águas, além de propiciar o intercâmbio de inteligência e o compartilhamento de CSM. Nessa atuação, a mesma recomendação prevista para as demais ameaças estudadas, sobre as regras de engajamento, o uso proporcional da força e o preparo das equipes nas abordagens, se faz presente;

s) promover a divulgação das PATNAV, tendo em vista que estas tendem a oferecer, dentre outros: a pesquisa e o conhecimento da foz do Amazonas, favorecendo a navegação e a mobilidade; a proteção à biodiversidade, talvez, a maior das riquezas do nosso país; a prestação de ACISO e assistência médico-hospitalar às populações ribeirinhas carentes, que contribuem para o resgate à cidadania e à inclusão social; e o provimento da segurança e defesa da região. Dessa forma, busca-se reverter as imagens negativas relacionadas a catástrofes, naufrágios, acidentes, crimes e atividades ilícitas, despertando a conscientização da opinião pública para o valor das PATNAV, quanto à garantia da soberania nacional na Amazônia;

t) sem menosprezar as dificuldades para se obter uma CSM satisfatória no cenário em lide, sugere-se que o Com4ºDN promova maior participação nas PATNAV dos meios e recursos: do ComemCh (navios, submarinos, aeronaves e elementos de operações especiais), do Com9ºDN (navios e aeronaves), da FAB (aeronaves de patrulha marítima ou VANT), do COMCONTRAM (síntese do tráfego marítimo), e de outras OM ou agências afins.

As Marinhas, Guardas Costeiras e outras agências marítimas têm uma contribuição cada vez mais vital em prol da BOM. Até recentemente, essas atividades têm sido quase que totalmente ignoradas pelos principais pensadores marítimos. Elas eram consideradas algo que as Marinhas poderiam fazer quando não tinham nada mais importante ocupando sua atenção. Outras agências marítimas suportavam estas incumbências. No entanto, a necessidade das Marinhas em resolver essas questões com mais seriedade, cresceu de forma constante ao longo do século passado, aparentando estar se desenvolvendo ainda mais rapidamente no presente (TILL, 2013, tradução nossa).¹³¹

Por fim, as sete seções em que se subdividiu este capítulo permitiram o entendimento do assunto proposto e apresentaram uma análise abrangente, moldada a partir dos marcos teóricos, sobre as PATNAV e as “novas ameaças” nas vias fluviais e marítimas do Pará e do Amapá, assim como suas perspectivas, possíveis soluções e uma sugestão de estratégia para essas operações, consolidando os principais aspectos relacionados às conclusões parciais obtidas. Partindo desses elementos, intenciona-se passar a abordagem do capítulo seguinte, elaborando uma síntese da monografia e da estratégia a ser sugerida, visando ao atingimento do propósito do trabalho, constituindo, dessa forma, a conclusão.

131 Original em inglês.

4 CONCLUSÃO

Este capítulo apresentará uma breve conclusão composta de uma síntese deste trabalho e de uma possível estratégia para as PATNAV nas vias fluviais e marítimas dos Estados do Pará e do Amapá.

A formulação de uma estratégia naval para conduzir OSM, segundo a concepção da Marinha Real Britânica, para a aplicação das leis na foz do Amazonas e seu amplo entorno, seja nas AJB marítimas ou interiores, tem como imperativos: a manutenção da BOM e, em sua decorrência, o atributo da CSM, para se atingir a dissuasão e as capacidades de interceptação e repressão às ameaças, definições apresentadas no referencial teórico.

Neste contexto, fruto de pesquisa aprofundada e sob diversos contornos, as PATNAV, as ameaças transnacionais e respectivos obstáculos, que, na atualidade, têm registrado ocorrências naquela região, foram descritos com realce em suas expectativas e possíveis soluções, exprimindo a visão de diferentes autorias, inclusive a do próprio autor destes parágrafos.

De posse deste conteúdo, concebeu-se, então, uma possível estratégia construída a partir da regra explicitada na seção anterior, em que os meios em PATNAV representam três camadas concêntricas, listadas em ordem, do maior para o menor alcance:

- dissuasão pela possível ou provável presença;
- vigilância dos próprios sensores e meios aeronavais orgânicos;
- poderes de aplicação da força, por meio do emprego do armamento e dos GVI.

Quanto maior for essa cobertura, por tais camadas, centradas em meios, maiores serão as probabilidades de sucesso das PATNAV.

Em face às frequentes indisponibilidades e restrições de navios, lanchas, botes,

submarinos, aeronaves, destacamentos de pessoal para abordagem e inspeção, pertencentes à MB; aeronaves e pessoal da FAB; recursos financeiros, materiais e de pessoal, em geral, das entidades de fiscalização governamental, dentre outros; estará a critério do 4º DN, o planejamento e a execução das PATNAV em sua área de jurisdição, estipulando os alcances para as camadas citadas, alocando e distribuindo os meios por áreas e selecionando a periodicidade de atuação: rotineira, esporádica, inopinada ou pontual.

Não obstante, aquele DN deverá ponderar os seguintes itens na implementação desta estratégia, aplicando a lógica dos atributos da contribuição do mar para o desenvolvimento humano, resumidos por Geoffrey Till (2013):

a) as AJB como meio de transporte:

– as similaridades entre o transporte irregular que reforcem a necessidade do pensamento holístico na maneira de se lidar com as ameaças (embarcações tipicamente suspeitas, comportamento e postura inabitual, áreas de atuação e pontos de estrangulamento que navegam),

– as gestões junto ao Ministério dos Transportes para que o PHE considere na forma adequada as questões de SM,

– o aumento significativo previsto para o tráfego aquaviário e movimentação nos portos da região, sugere uma atenção especial à Vila do Conde-PA (Barcarena-PA), na foz do rio Pará, e à Macapá, na foz do rio Amazonas,

– a preparação dos meios em PATNAV para lidar com o transporte de material radioativo ou nuclear, atentando à Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e ao Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, que tratam das infrações e sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e do processo administrativo federal para apuração.

b) as AJB como área de soberania:

- as dificuldades de estreitamento da colaboração e interação direta com outras OM, a FAB e os demais organismos de governo, não governamentais e internacionais,
- o recebimento oportuno das informações de inteligência para executar buscas com eficácia,
- a preparação dos meios em patrulha para reagir em autodefesa e em defesa de alvos vitais ameaçados,
- o uso das IN em navios e embarcações como instrumento vantajoso para coibir a prática de ilícitos,
- a conscientização sobre a importância do embarque mediante o porte da identificação pessoal, facilitando, desta forma, as tarefas das equipes de inspeção,
- envidar esforços para que o CC4DN esteja em condições mínimas de gerenciar a CSM, estimulando a participação do COMCONTRAM, para que este disponha uma síntese do tráfego marítimo na área,
- a necessidade do embarque de agentes públicos, pertencentes aos órgãos governamentais e policiais, durante as operações interagências,
- a prioridade na apreensão de substâncias e produtos químicos listados no Anexo I da Portaria nº 1.274, de 25 de agosto de 2003, do MJ, em proveito do combate ao narcotráfico,
- a conscientização da opinião pública, a respeito da contribuição das PATNAV para a garantia da soberania nacional na Amazônia,
- a disponibilidade de meios da Esquadra e do Com9ºDN para participar das PATNAV no 4º DN e de adestramentos e exercícios conjuntos.

c) as AJB como meio ambiente:

- as características da AOp, especialmente meteorologia e estado do mar, as condições de navegação, as dificuldades de comunicações e as restrições para as operações aéreas e abordagens,

- as exigências e padrões elevados de manutenção e emprego dos navios, embarcações e equipamentos,

- o desenvolvimento de qualificações visando capacitar as equipes para o combate à biopirataria.

d) as AJB como estoque de recursos:

- buscar a solução dos óbices da pesca ilegal junto às agências governamentais responsáveis, para que as capturas de peixes sejam sustentáveis, haja a adoção de medidas de conservação e regulamentação, acompanhadas de uma redução geral no tamanho futuro das frotas de pesca, evitando-se, assim, contenciosos dos nossos pescadores com a Guiana Francesa.

Sem a pretensão de esgotar o assunto, após a exposição de um refinamento sobre o tema proposto e de uma possível estratégia para as PATNAV nas vias fluviais e marítimas do Pará e do Amapá, conclui-se esta monografia ressaltando que, tais operações de aplicação das leis estarão cada vez mais presentes nas tarefas da MB, além de tenderem a ser eminentemente colaborativas e com a participação de organizações extramarinha, contribuindo para a manutenção da BOM e, por conseguinte, cruciais para a defesa da soberania nacional na Amazônia Legal.

REFERÊNCIAS

ALLEN, Admiral Thad W. *The US Coast Guard Strategy: for Maritime Safety, Security and Stewardship*. Washington, DC: USCG, 19 jan. 2007. 54 p. Disponível em: <<http://www.uscg.mil/history/allen/docs/USCGS2007Final.pdf>>. Acesso em: 31 maio 2014.

AMAPÁ TV. **Marinha e Ibama apreende duas embarcações na costa do Amapá**. Globo. tv. Vídeo de reportagem exibido em 20 fev. 2014. Disponível em: <<http://globo.com/rede-amazonica-ap/amapa-tv/v/marinha-e-ibama-apreende-duas-embarcacoes-na-costa-do-amapa/3161970/>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ); LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (LABTRANS/UFSC). **Bacia Amazônica**: Plano Nacional de Integração Hidroviária – Desenvolvimento de Estudos e Análises das Hidrovias Brasileiras e suas Instalações Portuárias com Implantação de Base de Dados Georreferenciada e Sistema de Informações Geográficas. [Brasília, DF]: ANTAQ, fev. 2013a. ix, 46 p. Relatório Executivo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ); LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (LABTRANS/UFSC). **Bacia do Tocantins-Araguaia**: Plano Nacional de Integração Hidroviária – Desenvolvimento de Estudos e Análises das Hidrovias Brasileiras e suas Instalações Portuárias com Implantação de Base de Dados Georreferenciada e Sistema de Informações Geográficas. [Brasília, DF]: ANTAQ, fev. 2013b. viii, 32 p. Relatório Executivo.

BONATO, Gustavo. **SAIBA MAIS - Brasil abre nova rota para escoamento de soja pelo Norte**. Reuters Brasil. Barcarena, PA, 25 abr. 2014. Disponível em: <<http://br.reuters.com/article/businessNews/idBRSPEA3003420140425?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0&sp=true>>. Acesso em: 2 jun. 2014.

BOOTH, Ken. **A aplicação da lei, da diplomacia e da força no mar**. Tradução de José Maria do Amaral Oliveira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989. IX, 267 p.

_____. *Law, Force & Diplomacy at Sea*. Winchester, Mass.: Allen & Unwin, 1985, 231 p.

_____. *Navies and Foreign Policy*. London: Croom Helm, 1977. 294 p.

_____. *Naval strategy and the spread of psycho-legal boundaries at sea*. *International Journal*, v. 38, no. 3, Summer 1983, p. 373-96.

BRAGA, Cláudio da Costa. **A Guerra da Lagosta**. 2. ed. Petrópolis: Catedral das Letras, 2004. 194 p.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil, 1988**. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 292 p.

_____. Congresso Nacional. Decreto Legislativo n.º 373 de 25 de setembro de 2013. **Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional**, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem n.º 83, de 2012 (Mensagem n.º 323, de 17 de julho de 2012, na origem). Diário Oficial da União n.º 187, Poder Legislativo, Brasília, DF, 26 set. 2013. Seção 1. p. 1-2. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=26/09/2013>>. Acesso em: 26 abr. 2014.

_____. Decreto n.º 1.530, de 22 de junho de 1995. **Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982**. Diário Oficial da União n.º 119, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 jun. 1995. Seção 1. p. 9199. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 25 jun. 2014.

_____. Decreto n.º 2.596, de 18 de maio de 1998. **Regulamenta a Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional**. Diário Oficial da União n.º 93, Poder Executivo, Brasília, DF, 19 maio 1998. Seção 1. p. 3. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm>. Acesso em: 29 jun. 2014.

_____. Decreto n.º 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal**. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940. p. 2391. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm#art361>. Acesso em: 25 jun. 2014.

_____. Decreto n.º 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. **Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei n.º 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências**. Diário Oficial da União n.º 35, Poder Executivo, Brasília, DF, 21 fev. 2002. Seção 1. p. 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 30 jun. 2014.

_____. Decreto n.º 4.810, de 19 de agosto de 2003. **Estabelece normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto mar e por meio de acordos internacionais, e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 160, Poder Executivo, Brasília, DF, 20 ago. 2003. Seção 1. p. 28. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4810.htm>. Acesso em: 01 maio 2014.

_____. Decreto n.º 4.983, de 10 de fevereiro de 2004. **Estabelece os pontos apropriados para o traçado das Linhas de Base Retas ao longo da costa brasileira e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 29, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 fev. 2004a. Seção 1. p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D4983.htm>. Acesso em: 01 maio 2014.

_____. Decreto n.º 5.129, de 6 de julho de 2004. **Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências.** Diário Oficial da União. Poder Executivo, Brasília, DF, 07 jul. 2004c. n.º 129, Seção 1, p. 3. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm>. Acesso em: 22 abr. 2014.

_____. Decreto n.º 5.459, de 7 de junho de 2005. **Regulamenta o art. 30 da Medida Provisória no 2.186-16, de 23 de agosto de 2001, disciplinando as sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao patrimônio genético ou ao conhecimento tradicional associado e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 108, Poder Executivo, Brasília, DF, 08 jun. 2005. Seção 1. p. 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5459.htm>. Acesso em: 18 jul. 2014.

_____. Decreto n.º 5.912, de 27 de setembro de 2006. **Regulamenta a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, que trata das políticas públicas sobre drogas e da instituição do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD, e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 187, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 set. 2006b. Seção 1. p. 8. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Decreto/D5912.htm>. Acesso em: 07 jul. 2014.

_____. Decreto n.º 5.948, de 26 de outubro de 2006. **Aprova a Política Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas e institui Grupo de Trabalho Interministerial com o objetivo de elaborar proposta do Plano Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas - PNETP.** Diário Oficial da União n.º 207, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 out. 2006c. Seção 1. p. 9. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Decreto/D5948.htm>. Acesso em: 16 jul. 2014.

_____. Decreto n.º 6.136, de 26 de junho de 2007. **Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas**

na Plataforma Continental. Diário Oficial da União n.º 122, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 jun. 2007. Seção 1. p. 4. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6136.htm>. Acesso em: 08 jun. 2014.

_____. Decreto n.º 6.514, de 22 de julho de 2008. **Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 140, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 jul. 2008. Seção 1. p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/D6514.htm>. Acesso em: 14 jul. 2014.

_____. Decreto n.º 7.496, de 8 de junho de 2011. **Institui o Plano Estratégico de Fronteiras.** Diário Oficial da União n.º 110, Poder Executivo, Brasília, DF, 09 jun. 2011a. Seção 1. p. 1. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7496.Htm>. Acesso em: 21 jun. 2014.

_____. Decreto n.º 7.638, de 8 de dezembro de 2011. **Altera o Decreto nº 7.496, de 8 de junho de 2011, que institui o Plano Estratégico de Fronteiras.** Diário Oficial da União n.º 236, Poder Executivo, Brasília, DF, 09 dez. 2011b. Seção 1. p. 30. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7638.htm>. Acesso em: 21 jun. 2014.

_____. Lei Complementar n.º 31, de 11 de outubro de 1977. **Cria o Estado de Mato Grosso do Sul, e dá outras providências.** Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 12 out. 1977. p. 13729. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp31.htm>. Acesso em: 24 mar. 2014.

_____. Lei Complementar n.º 97, de 09 de junho de 1999. **Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.** Diário Oficial da União, ed. Extra, Poder Legislativo, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Seção 1. p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acesso em: 20 jun. 2014.

_____. Lei Complementar n.º 117, de 02 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 União n.º 171, Poder Legislativo, Brasília, DF, 03 set. 2004b. Seção 1. p. 2. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp117.htm>. Acesso em: 20 jun. 2014.

_____. Lei Complementar n.º 136, de 25 de agosto de 2010. **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 criar o Estado-Maior Conjunto das**

Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa. Diário Oficial da União n.º 164, Poder Legislativo, Brasília, DF, 26 ago. 2010. Seção 1. p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm#art1>. Acesso em: 20 jun. 2014.

_____. Lei n.º 1.806, de 6 de janeiro de 1953. **Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, cria a Superintendência da sua execução e dá outras providências (Revogada pela Lei n.º 5.173, de 27/10/1966).** Diário Oficial da União, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 7 jan. 1953. Seção 1. p. 276. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 24 mar. 2014.

_____. Lei n.º 2.953, de 17 de novembro de 1956. **Fixa normas para remessa de tropas brasileiras para o exterior.** Diário Oficial da União, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 20 nov. 1956. Seção 1. p. 21954. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-2953-17-novembro-1956-354549-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 10 jul. 2014.

_____. Lei n.º 5.173, de 27 de outubro de 1966. **Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências.** Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, pub. 31 out. 1966. p. 12563 e ret. 09 dez. 1966. p. 14284. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5173.htm>. Acesso em: 24 mar. 2014.

_____. Lei n.º 6.815, de 19 de agosto de 1980. **Define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração.** Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 21 ago. 1980. p. 16534. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6815.htm>. Acesso em: 16 jul. 2014.

_____. Lei n.º 8.617, de 4 de janeiro de 1993. **Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 2, Poder Legislativo, Brasília, DF, 05 jan. 1993. Seção 1. p. 57. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm>. Acesso em: 01 maio 2014.

_____. Lei n.º 9.296, de 24 de julho de 1996. **Regulamenta o inciso XII, parte final, do art. 5º da Constituição Federal.** Diário Oficial da União n.º 143, Poder Legislativo, Brasília, DF, 25 jul. 1996. Seção 1. p. 13757. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9296.htm>. Acesso em: 07 ago. 2014.

_____. Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 241, Poder Legislativo, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Seção 1. p. 29510. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm>. Acesso em: 29 jun. 2014.

_____. Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. **Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 31, Poder Legislativo, Brasília, DF, 13 fev. 1998a. Seção 1. p. 25. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19605.htm>. Acesso em: 14 jul. 2014.

_____. Lei n.º 9.765, de 17 de dezembro de 1998. **Institui taxa de licenciamento, controle e fiscalização de materiais nucleares e radioativos e suas instalações.** Diário Oficial da União n.º 243, Poder Legislativo, Brasília, DF, 18 dez. 1998b. Seção 1. p. 127. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9765.htm>. Acesso em: 13 jul. 2014.

_____. Lei n.º 9.966, de 28 de abril de 2000. **Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 82 - A, ed. Extra, Poder Legislativo, Brasília, DF, 29 abr. 2000. Seção 1. p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm>. Acesso em: 30 jun. 2014.

_____. Lei n.º 10.357, de 27 de dezembro de 2001. **Estabelece normas de controle e fiscalização sobre produtos químicos que direta ou indiretamente possam ser destinados à elaboração ilícita de substâncias entorpecentes, psicotrópicas ou que determinem dependência física ou psíquica, e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 246, Poder Legislativo, Brasília, DF, 28 dez. 2001. Seção 1. p. 4. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10357.htm>. Acesso em: 15 ago. 2014.

_____. Lei n.º 11.343, de 23 de agosto de 2006. **Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências.** Diário Oficial da União n.º 163, Poder Legislativo, Brasília, DF, 24 ago. 2006a. Seção 1. p. 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111343.htm>. Acesso em: 06 jul. 2014.

_____. Lei n.º 12.850, de 02 de agosto de 2013. **Define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova, infrações penais correlatas e o procedimento criminal; altera o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga a Lei no 9.034, de 3 de maio de 1995; e dá outras providências.**

Diário Oficial da União n.º 149-A, ed. Extra, Poder Legislativo, Brasília, DF, 05 ago. 2013d. Seção 1. p. 3. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12850.htm>. Acesso em: 17 jul. 2014.

_____. Lei n.º 13.008, de 26 de junho de 2014. **Dá nova redação ao art. 334 do Decreto-Lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal e acrescenta-lhe o art. 334-A.** Diário Oficial da União n.º 121, Poder Legislativo, Brasília, DF, 27 jun. 2014. Seção 1. p. 1. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2014/lei-13008-26-junho-2014-778956-publicacaooriginal-144447-pl.html>>. Acesso em: 28 jun. 2014.

_____. **Livro Branco de Defesa Nacional.** [Brasília]: [Ministério da Defesa], 2012. Diário Oficial da União. Brasília, DF, Imprensa Nacional, 26 set. 2013a. n.º 187, Seção 1, p. 1-2. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/projetosweb/livrobranco/lbdndigital/livrobranco.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2014.

_____. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END).** Brasília: Ministério da Defesa, 2012. Diário Oficial da União. Brasília, DF, Imprensa Nacional, 26 set. 2013. n.º 187, Seção 1, p. 1-2. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2014.

BUZAN, Barry. *People, States and Fear: an agenda for international security studies in the post-Cold War era.* 2nd. ed. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers, Inc., 1991. xvii, 393 p.

CARVALHO, Cleide. **Brasil tem só um fiscal por 579 km² de área protegida.** O Globo. São Paulo: Infoglobo Comunicação e Participações S.A, 27 jan. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/brasil/brasil-tem-so-um-fiscal-por-579-km-de-area-protegida-11410382#ixzz2rbkcssF8>>. Acesso em: 19 jul. 2014.

CENTRO DE COMUNICAÇÕES SOCIAIS DA MARINHA (CCSM). **Operação Amazônia Azul 2014.** Brasília, DF. Desenvolvido pelo Centro de Comunicação Social da Marinha. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/op-am-azul/html/operacao.html>>. Acesso em: 22 jun. 2014.

COMMONWEALTH OF AUSTRALIA. *Australia's Oceans Policy vol 1: Caring, understanding, using wisely.* Canberra: Communications Breakthrough, 1998a. 2 v. 48 p. Disponível em: <<http://www.environment.gov.au/archive/coasts/oceans-policy/publications/pubs/policyv1.pdf>>. Acesso em: 11 maio 2014.

COMMONWEALTH OF AUSTRALIA. *Australia's Oceans Policy vol 2: Specific Sectoral Measures. Caring, understanding, using wisely.* Canberra: Communications Breakthrough,

1998b. 2 v. 48 p. Disponível em: <<http://www.environment.gov.au/archive/coasts/oceans-policy/publications/policy-v2.html>>. Acesso em: 11 maio 2014.

COOK, Peter J.; CARLETON, Chris. *Continental Shelf Limits – The Scientific and Legal Interface*. Oxford: Oxford University Press, 2000. xiv, 363 p.

CORDESMAN, Anthony H; WAGNER, Abraham R. *The Lessons of Modern War Vol. II: The Iran–Iraq War*. Oxford: Westview, 1990. 647 p.

COSTA, Breno; SOLANO, Pablo. **Minério radioativo é extraído sem fiscalização no AP, diz PF**. Folha de São Paulo, São Paulo: Empresa Folha da Manhã S/A, 27 dez. 2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc2712200805.htm>>. Acesso em: 13 jul. 2014.

COUTINHO, Leonardo. **Suriname, o "Paraguai do Norte"**. Veja On-Line, Edição 1990, Paramaribo: Editora Abril, 10 jan. 2007. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/100107/p_074.html>. Acesso em: 13 jul. 2014.

CRICKARD, Fred W.; MITCHELL, Paul T.; ORR, Katherine. *Multinational Naval Cooperation and Foreign Policy into the 21st Century*. Aldershot: Ashgate, 1998. 305 p.

DIÁRIO DO AMAPÁ. **Militares ocupam fronteira do Amapá durante Operação Ágata**. Diário do Amapá, Macapá, 10 maio 2014a. Disponível em: <<http://www.diariodoamapa.com.br/cadernos/principal/cidades/item/11996-militares-ocupam-fronteira-do-amapa-durante-operacao-agata>>. Acesso em: 21 jun. 2014.

_____. **Polícia apreende contrabando avaliado em meio milhão**. Diário do Amapá, Macapá, 25 jun. 2014b. Disponível em: <<http://www.diariodoamapa.com.br/cadernos/principal/policia/item/13137-policia-apreende-contrabando-avaliado-em-meio-milhao>>. Acesso em: 12 jul. 2014.

DIÁRIO DO PARÁ. **“Amazônia Azul” atua no Pará e outros três estados**. [Belém]: Diário do Pará.com.br, 19 fev. 2014d. Disponível em: <<http://diariodopara.diarioonline.com.br/N-174998-AMAZONIA+AZUL+ATUA+NO+PARA+E+OUTROS+TRES+ESTADOS.html>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

_____. **PF apreende 226 kg de cocaína em Belém**. [Belém]: DiárioOnLine, 03 ago. 2013. Disponível em: <<http://diariodopara.diarioonline.com.br/N-170743-PF+APREENDE+226+KG+DE+COCAINA+EM+BELEM.html>>. Acesso em: 08 jul. 2014.

_____. **Policiais acusados de assaltos são liberados.** [Belém]: DiárioOnLine, 21 abr. 2014a. Disponível em: <<http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-282763-sindpol-protesta-contraprisoes-de-policiais.html>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

_____. **Policiais paraenses estão presos no Amapá.** [Belém]: DiárioOnLine, 21 abr. 2014b. Disponível em: <<http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-282600-.html>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

_____. **Sindpol protesta contra prisões de policiais.** [Belém]: DiárioOnLine, 21 abr. 2014c. Disponível em: <<http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-282763-sindpol-protesta-contraprisoes-de-policiais.html>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

DIBIAGIO, Thomas M. *Law, Force & Diplomacy at Sea, by Ken Booth.* Maryland, Md: Journal of Int'l Law, 2013. Vol. 12, Issue 1, Article 9 (1987). Disponível em: <<http://digitalcommons.law.umaryland.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1305&context=mjil>>. Acesso em: 31 mar. 2014.

ELLEMAN, Bruce; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David (eds). *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies.* Newport: US Naval War College Press, 2010. 273 p. Disponível em: <<http://www.virginia.edu/colp/pdf/Piracy-and-Maritime-Crime-NWC-2010.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

EMSA. *European Maritime Safety Agency.* Desenvolvido por *European Maritime Safety Agency*, 2014. Apresenta menus e submenus do site da *EMSA*. Disponível em: <<http://www.emsa.europa.eu/>>. Acesso em: 02 maio 2014.

ESTADO-MAIOR DA ARMADA (EMA). Subchefia de Organização. **Estrutura Organizacional da Marinha do Brasil.** 06 maio 2014. Portal da Marinha, Centro de Comunicação Social da Marinha, Brasília, DF. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/estrutura-organizacional>>. Acesso em: 22 jun. 2014.

EU. **European Union.** Gerido pelo Departamento de Comunicação da Comissão Europeia, 2014. Apresenta menus e submenus do europa.eu, sítio Web oficial da União Europeia (UE). Disponível em: <http://europa.eu/index_pt.htm>. Acesso em: 02 maio 2014.

FRANCO, Simone. **Janot pede cautela na definição de terrorismo no Código Penal.** Agência Senado, Portal de Notícias do Senado Federal, [Brasília, DF]: Senado Federal, 27 maio 2014. Disponível em: <<http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2014/05/27/janot->

pede-cautela-na-definicao-de-terrorismo-no-codigo-penal>. Acesso em: 26 jun. 2014.

FREITAS, Jorge Manoel da Costa. **A Escola Geopolítica Brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2004. 136 p. (Biblioteca do Exército; 750. Coleção General Benício; v. 405).

FAO. **Food and Agriculture Organization**. Gerido pela *Food and Agriculture Organization of the United Nations*, 2014. Apresenta menus e submenus do site da FAO. Disponível em: <<http://www.fao.org/home/en/>>. Acesso em: 03 maio 2014.

GREENBERG, M.; CHALK, P.; WILLIS, H.; KHILKO, I.; ORTIZ, D. **Maritime Terrorism: Risk and Liability**. Santa Monica, CA: RAND Center for Terrorism Risk Management Policy, 2006. 167 p. Disponível em: <http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf>. Acesso em: 14 maio 2014.

GRIFFITHS, Hugh; JENKS, Michael. **Maritime Transport and Destabilising Commodity Flows**. *SIPRI Policy Paper No. 32*. Stockholm: SIPRI, jan. 2012. viii, 53 p. Disponível em: <http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=441#>. Acesso em: 18 maio 2014.

G1 PA. **Especialista relaciona tráfico de drogas e violência urbana no Pará**. Rede Liberal, [Belém], 28 nov. 2012a. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2012/11/especialista-relaciona-traffic-de-drogas-violencia-urbana-no-para.html>>. Acesso em: 07 jul. 2014.

G1 PA. **Operação apreende mais de mil metros cúbicos de madeira no Pará**. Rede Liberal, [Belém], 29 jan. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2013/01/operacao-apreende-mais-de-mil-metros-cubicos-de-madeira-no-para.html>>. Acesso em: 15 jul. 2014.

G1 PA. **Polícia Fluvial do Pará prende quadrilha suspeita de contrabando**. Rede Liberal, [Belém], 29 out. 2012b. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2012/10/policia-fluvial-do-para-prende-quadrilha-suspeita-de-contrabando.html>>. Acesso em: 12 jul. 2014.

HERR, R.A. **Sovereignty at Sea: From Westphalia to Madrid**. 11 ed. Wollongong, N.S.W., Austrália: Centre for Maritime Policy, University of Wollongong, 2000. 201 p.

HOBBS, Thomas. **Leviatã**. *Reprinted from the edition of 1651 with an Essay by the Late W. G. Pogson Smith*, Oxford: Clarendon Press, 1909. 259 p. Título original: *Leviathan* (1651). Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/Hobbes_Leviathan_1909.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Diretoria de Geociências. **Amazônia Legal: Divisão política**. [Rio de Janeiro]: IBGE, 2006. Disponível em: <ftp://geofp.ibge.gov.br/mapas_tematicos/integrado_zee_amazonia_legal/amazonia_administrativo.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2014.

_____. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. 176 p.

LIMA, Danilo Rocha. **Pescadores acampam diante de consulado do Brasil na Guiana Francesa e expõem tensões da região**. Radio France Internationale português (RFI), [Caïena], 04 fev. 2013. Disponível em: <<http://www.portugues.rfi.fr/geral/20130204-pescadores-acampam-diante-de-consulado-do-brasil-na-guiana-francesa-e-expoem-tensoes->>. Acesso em: 21 jun. 2014.

LONGMAN. **Dictionary of Contemporary English: New Edition for Advanced Learners**. 6th. ed. Harlow, England: Pearson Education Limited, 2012. 2082 p.

LUNDQUIST, Edward. **US port security – seaport security starts far from home**. *RUSI Defence Systems, Defense Capability Programmes: Sea*, mar-jun. 2011. p. 79-81. Disponível em: <http://www.lradx.com/pdf/RDS_201103_Lundquist.pdf>. Acesso em: 31 maio 2014.

MAHAN, Capt. A.T.. **Lessons of the War with Spain**. London: Sampson, Low, Marston & Co., 1899. 320 p.

MARINHA DO BRASIL (MB). Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN). Portaria n.º 10-162/Com4ºDN, de 24 de novembro de 2009. **Aprova o Regimento Interno do Comando do 4º Distrito Naval**. Belém, 2009. 33 p.

MARINHA DO BRASIL (MB). Estado-Maior da Armada (EMA). **EMA-140: Plano Estratégico da Autoridade Marítima Brasileira para Implementação dos Instrumentos Obrigatórios da Organização Marítima Internacional**. Brasília, DF: EMA, 2013. paginação irregular.

MARINHA DO BRASIL (MB). Estado-Maior da Armada (EMA). **EMA-305: Doutrina Básica da Marinha (DBM)**. 2ª Rev. Brasília, DF: EMA, 2014. paginação irregular.

MCCOLL, R. W. **Encyclopedia of World Geography**. New York: Fact On File, 2005. xxi,

1151 p.

MCCONNELL, James M.; KELLY, Anne M. *Superpower naval diplomacy in the Indo-Pakistani crisis*. In: MCCGWYRE, Michael, *Soviet Naval Developments: Capability and Context*. New York: Praeger, 1973. p. 442-55.

MINISTÉRIO DA DEFESA (MD). Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA). **Operações Interagências - MD33-M-12**. Brasília, DF: MD, 2012. 46 p.

MINISTÉRIO DA DEFESA (MD). Estado-Maior de Defesa (EMD). **Glossário das Forças Armadas - MD35-G-01**. 4ª Ed. Brasília, DF: EMD, 2007. 274 p.

MINISTÉRIO DA DEFESA (MD). Exército Brasileiro (EB). Estado-Maior do Exército (EME). **Manual de Campanha EB20-MC-10.209 Geoinformação**, 1ª Ed. Brasília, DF: EME, 2014. paginação irregular.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (MJ). Portaria n.º 1.274, de 25 de agosto de 2003 e seus Anexos. **Define os produtos químicos a serem controlados, bem como estabelece os critérios e as formas de controle**. Diário Oficial da União. Ed. Extra, Seção 1, 26 ago. 2003. Brasília, DF: MJ, 25 ago. 2003. 11 p. Disponível em: <<http://www.dpf.gov.br/servicos/produtos-quimicos/legislacao>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (MJ). Secretaria Nacional de Justiça (SNJ). **Diagnóstico sobre Tráfico de Pessoas nas Áreas de Fronteira no Brasil: Pesquisa ENAFRON**. Brasília, DF: NSJ/MJ, 18 out. 2013. 283 p. Disponível em: <[MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE \(MMA\). Secretaria de Biodiversidade e Florestas. **Áreas Prioritárias para Conservação, Uso Sustentável e Repartição de Benefícios da Biodiversidade Brasileira: Atualização - Portaria MMA n.º 9, 23 de janeiro de 2007**. Brasília, DF: MMA, 2007. 300 p. \(Série Biodiversidade, 31\). Disponível em: <\[http://www.mma.gov.br/estruturas/chm/_arquivos/biodiversidade31.pdf\]\(http://www.mma.gov.br/estruturas/chm/_arquivos/biodiversidade31.pdf\)>. Acesso em: 29 jun. 2014.](http://portal.mj.gov.br/main.asp?View={02FA3701-A87E-4435-BA6D-1990C97194FE}&Team=¶ms=itemID={FC92DD6D-C7C5-401A-B0DF-7E049526D67D};&UIPartUID={2218FAF9-5230-431C-A9E3-E780D3E67DFE}>>. Acesso em: 14 jul. 2014.</p>
</div>
<div data-bbox=)

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (MT). **Plano Hidrográfico Estratégico (PHE): Sumário Executivo 2013**. [Brasília, DF]: MT, Consórcio Arcadis Logos, 2013. 70 p. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1381776984.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2014.

MINISTRY OF DEFENSE (MOD-UK). *British Maritime Doctrine*. 3rd ed. BR 1806. London: HMSO, 2004. 323 p. Disponível em: <<http://www.da.mod.uk/colleges/jscsc/courses/RND/bmd>>. Acesso em: 25 maio 2014.

MURPHY, Martin N. *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The threat to international security*. London: IISS, Adelphi Paper 388, 2007. 108 p.

NOMAR. **Navio-Patrolha “Bocaina” apresa três barcos pesqueiros**. Brasília, DF: Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM), março 2014, n.º 863, p. 9. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/hotsites/nomar/atuais/863/nomar863.pdf>>. Acesso em: 21 jun. 2014.

NOMAR ONLINE. **Marinha do Brasil realiza apreensão de entorpecentes e armamento com ajuda de cães farejadores**. Brasília, DF: Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM), 15 abr. 2013. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/nomaronline/noticias/15042013/01.html>>. Acesso em: 10 jul. 2014.

NYE JR., Joseph S. **Cooperação e Conflito nas Relações Internacionais**. Tradução de Henrique Amat Rêgo Monteiro. 7th ed. (inglês) São Paulo: Gente, 2009. 371 p. Título original: *Understanding International Conflicts: An Introduction to Theory and History*.

Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE). Office of the Special Representative and Co-ordinator for Combating Trafficking in Human Beings. *Policy and legislative recommendations towards the effective implementation of the non-punishment provision with regard to victims of trafficking*. Viena: OSCE/Office of the Special Representative and Co-ordinator for Combating Trafficking in Human Beings, 2013. 33p. Disponível em: <<http://www.osce.org/secretariat/101002?download=true>>. Acesso em: 16 jul. 2014.

OXFORD UNIVERSITY PRESS (OUP). *Oxford Dictionaries: Language matters*. Gerido por *Oxford University Press*, 2014. Apresenta menus e submenus do site *Oxford Dictionaries*. Disponível em: <<http://www.oxforddictionaries.com/>>. Acesso em: 03 maio 2014.

PADILHA, Luiz. **Navio-Patrolha ‘Guanabara’ apreende embarcação com contrabando**. Site Defesa Aérea & Naval. [Belém]: Defesa Aérea & Naval, 10 maio 2013. Disponível em: <<http://www.defesaaereanaval.com.br/?p=19480>>. Acesso em: 13 jul. 2014.

PINHEIRO, Luiz Claudio; SANTOS, Paulo Cesar. **Comissão aprova pena maior para contrabando de material radioativo**. Câmara Notícias. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 20 mar. 2010. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticia>>

s/SEGURANCA/146305-COMISSAO-APROVA-PENA-MAIOR-PARA-CONTRABANDO-DE-MATERIAL-RADIOATIVO.html>. Acesso em: 14 jul. 2014.

POLITAKIS, George P. *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*. London: Kegan Paul International, 1998. xvi, 678 p.

PORTAL DA MARINHA. **Força Naval Componente reforça a importância da Operação “Ágata 8” durante coletiva de imprensa em Belém**. Centro de Comunicação Social da Marinha, Brasília, DF: 21 maio 2014a. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/%C3%A7-naval-componente-refor%C3%A7-import%C3%A2ncia-da-opera%C3%A7%C3%A3o-%E2%80%9C%C3%A1gata-8%E2%80%9D-durante-coletiva-de-imprensa-em>>. Acesso em: 21 jun. 2014.

PORTAL DA MARINHA. **Marinha do Brasil divulga resultado final da Operação “Amazônia Azul”**. Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM), Brasília, DF: 27 fev. 2014b. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-divulga-resultado-final-da-opera%C3%A7%C3%A3o-%E2%80%9Camaz%C3%B4nia-azul%E2%80%9D>>. Acesso em: 21 jun. 2014.

PORTAL ORM. **Apreendidos 20 quilos de droga do narcotráfico**. Portal ORM, [Belém], 05 out. 2012. Disponível em: <<http://noticias.orm.com.br/noticia.asp?id=612206&|apreendidos+20+quilos+de+droga+do+narcotr%C3%A1fico#.U7tJ0bEvD2B>>. Acesso em: 07 jul. 2014.

PORTAL ORM. **Mais de 100 caixas de contrabando são apreendidas**. Portal ORM, [Belém], 25 out. 2013a. Disponível em: <http://www.ormnews.com.br/noticia.asp?noticia_id=681043#.U6zijLEvD2A>. Acesso em: 27 jun. 2014.

PORTAL ORM. **Polícia combate pesca ilegal na Guiana Francesa**. Portal ORM, [Macapá], 09 ago. 2013b. Disponível em: <<http://noticias.orm.com.br/noticia.asp?id=665122&|pol%C3%ADcia+combate+pesca+ilegal+na+guiana+francesa#.U6X7Z7EvD2B>>. Acesso em: 21 jun. 2014.

QUEIROZ, Eduardo Pessoa de. **Plano Nacional de Integração Hidroviária: O Projeto**. In: LANÇAMENTO DO PLANO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO HIDROVIÁRIA – PNIH, fev. 2013, Brasília-DF. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/ApresentacaoPNIHLancamento19Fev2013.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

REDAÇÃO ORM NEWS. **Contrabando: barco é apreendido com diversos produtos**. [Belém]: ORM News, 24 abr. 2013. Disponível em: <http://www.ormnews.com.br/noticia.asp?noticia_id=642642#.U6zvA7EvD2A>. Acesso em: 23 jun. 2014.

REDAÇÃO ORM NEWS. **Operação da Marinha aplica R\$ 2 milhões de multas no Norte.** [Belém]: ORM News, 25 fev. 2014a. Disponível em: <<http://www.ormnews.com.br/noticia/operacao-da-marinha-aplica-r-2-milhoes-de-multas-no-norte#.U6jUybEvD2B>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

REDAÇÃO ORM NEWS. **Polícia flagra esquema de narcotráfico interestadual no Pará.** [Belém]: ORM News, 06 jan. 2014b. Disponível em: <<http://www.ormnews.com.br/noticia/policia-flagra-esquema-de-narcotrafico-interestadual-no-para#.U7sTNLEvD2A>>. Acesso em: 07 jul. 2014.

RESENDE, Paula. **Traficantes de drogas iriam construir submarino e montar empresa aérea.** G1 GO com informações da TV Anhanguera, [Goiânia], 23 maio 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/goias/noticia/2014/05/traficantes-de-drogas-iriam-comprar-submarino-e-montar-empresa-aerea.html>>. Acesso em: 27 jun. 2014.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Do Contrato Social:** Princípios de Direito Político. Tradução de Antônio P. Machado; estudo crítico de Afonso Bertagnoli. Ed. especial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011. 157 p. Título original: *Du Contrat Social*.

ROY-CHAUDHURY, Rahul. **India's Maritime Security.** New Delhi: Knowledge World, 2000. xxii, 208 p.

SAFYRE, William. **Safyre's Political Dictionary.** 5th Rev. ed. (inglês). New York: Oxford University Press, 2008. xxiv, 862 p.

SANTOS, Walrimar. **Grupamento Fluvial e Marinha apreendem madeira irregular.** [Araguatins, TO]: Folha do Bico, 30 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.folhadobico.com.br/01/2013/grupamento-fluvial-e-marinha-apreendem-madeira-irregular.php>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

SARADZHYAN, Simon. **Russian ships at the mercy of pirates.** *ISN Security Watch.* Moscou, 10 jul. 2008. Disponível em: <<http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Detail/?lng=en&id=88561>>. Acesso em: 11 maio 2014.

SCOTT, Richard. **Exploiting the Maritime Flank.** In: *Royal Navy: A Global Force.* London: Ministry of Defense (MoD), 2008.

STORM, Robert. *MARSOC conducts Maritime Operations Training*. U.S. Marine Corps Forces Special Operations Command. Coronado, CA: The Official Website of the United States Marine, 11 jul. 2013. Disponível em: <<http://www.marsoc.marines.mil/News/NewsArticleDisplay/tabid/1213/Article/145921/marsoc-conducts-maritime-operations-training.aspx>>. Acesso em: 16 jul. 2014.

SILVA, José Maria. **Polícia Civil apreende 30 kg de substância entorpecente**. [Macapá]: Polícia Civil do Estado do Amapá, 27 jun. 2014. Disponível em: <http://www.policiacivil.ap.gov.br/index.php?view=article&catid=3%3Anewsflash&id=645%3Apolicia-civil-apreende-30-kg-de-substancia-entorpecente&format=pdf&option=com_content&Itemid=128>. Acesso em: 08 jul. 2014.

TILL, Geoffrey. *Seapower: A guide for the Twenty First-Century*. 3rd Ed. (inglês). Abingdon, Oxon, UK: Routledge, 2013. 412 p.

UNEP. *United Nations Environment Programme*: environment for development. Mantido e administrado por *United Nations*, 2003. Apresenta menus e submenus do site do *United Nations Environment Programme*. Disponível em: <<http://www.unep.org/>>. Acesso em: 03 maio 2014.

UNIÃO EUROPEIA (UE). Regulamento (CE) No. 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2002. **Institui a Agência Europeia da Segurança Marítima**. Publicado no Jornal Oficial L 208, 5 ago. 2002, p.1. Alterado pelos Regulamentos (CE) N.os 1644/2003, 724/2004, 2038/2006, 100/2013. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1399062255897&uri=CELEX:02002R1406-20130301#text>>. Acesso em: 02 maio 2014.

UNITED NATIONS (UN). Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea. Agreement relating to the implementation of Part XI of the Convention. Oceans and Law of the Sea*. 10 dez.1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm>. Acesso em: 01 maio 2014.

UNITED NATIONS (UN). United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). *Model Law against the Smuggling of Migrants*. Viena: UN, 2010. 108 p. Disponível em: <http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Smuggling_of_Migrants_A_Global_Review.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2014.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC). *Smuggling of Migrants: A Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications*. Viena: UNDOC, 2011. vii, 135 p. Disponível em: <<http://www.unodc.org/documents/human->

trafficking/Migrant-Smuggling/Smuggling_of_Migrants_A_Global_Review.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2014.

URIBE, Gustavo. **Ambientalistas criticam fiscalização**. O Globo. São Paulo: Infoglobo Comunicação e Participações S.A, 27 jan. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/brasil/ambientalistas-criticam-fiscalizacao-11410394>>. Acesso em: 19 jul. 2014.

U. S. Department of State. Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs. ***International Narcotics Control Strategy Report: Drug and Chemical Control***. Vol. 1. [Washington, DC]: U. S. Department of State, 2012. 466 p. Disponível em: <<http://www.state.gov/documents/organization/187109.pdf>>. Acesso em: 17 jul. 2014. Relatório Anual.

U. S. Department of State. Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs. ***International Narcotics Control Strategy Report: Drug and Chemical Control***. Vol. 1. [Washington, DC]: U. S. Department of State, 2014. 325 p. Disponível em: <<http://www.state.gov/documents/organization/222881.pdf>>. Acesso em: 17 jul. 2014. Relatório Anual.

VAN DYKE, Jon M.; ZAELKE, Durwood; HEWISON, Grant. ***Freedom for the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Environmental Harmony***. Washington, DC: Island Press, 1993. xviii, 503 p.

WILLETT, Lee. ***Pirates and Power Politics: Naval Presence and Grand Strategy in the Horn of Africa***. RUSI Journal, [London], Vol. 156, No. 6, dez. 2011. Disponível em: <<https://www.rusi.org/publications/journal/ref:A4EE21A114AC08/#.U5UUTCgvD2C>>. Acesso em: 08 jun. 2014.

GLOSSÁRIO

Agências: Organizações ou instituições com estrutura e competência formalmente constituídas, podendo ser governamentais ou não, militares ou civis, nacionais ou internacionais (MD, 2012, p. 14).

Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB): Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental (PC) além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer (MB, 2014, p. 1-2; BRASIL, 2004a).

Ambiente ribeirinho: É o segmento de hidrovia ou conjunto de hidrovias e segmentos das margens e a projeção desse ambiente para o interior, cuja extensão permite o desenvolvimento das ações de uma força (MB, 2014, p. 1-4).

Atividade de Emprego Limitado da Força: São aquelas em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional. A força só é admitida nas situações de legítima defesa ou no nível mínimo necessário ao desempenho da função. A forma de aplicação da força será, normalmente, prescrita pela lei ou pelo mandato que estão sendo impostos e refletirá nas regras de engajamento a serem promulgadas para a operação. A aplicação de força não deve se constituir no principal expediente para se atingir o objetivo,

pelo contrário, deve haver relutância nesse sentido. No entanto, o pessoal empregado nessas atividades deve estar apto e preparado para, se a situação exigir, agir em legítima defesa própria ou de terceiros e na intensidade apenas necessária (MB, 2014, p. 4-1).

Boa Ordem no Mar (BOM): Grau de segurança obtido no gerenciamento do mar, que compete aos Estados, no qual a sensação de ameaças e riscos é baixa, onde os atributos do mar são plenamente exercidos (definição nossa).

C3: Significa comando, controle e comunicações, mas nas OSM, subentende colaboração, cooperação e coordenação (TILL, 2013, tradução nossa).¹³²

C4ISR: Comando, Controle, Computadores, Comunicações, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (MD, 2014, p. 8-7).

Consciência Situacional Marítima (CSM): Formação da percepção advinda do processamento de todos os dados disponíveis que podem afetar as LCM, a exploração e o aproveitamento dos recursos vivos e não vivos; o meio ambiente, a proteção e a defesa nas águas jurisdicionais; e a salvaguarda da vida humana no mar na região de responsabilidade SAR, resultando em informações acuradas, oportunas e relevantes (MB, 2014, p. A-8).

Contrabando: Prática de importação ou exportação de mercadoria legalmente proibida (BRASIL, 2014).

Contrabando de migrantes: Prestar apoio ou auxílio a migrantes que pretendem

¹³² Original em inglês.

aceder de forma irregular a países diversos daquele de sua cidadania ou residência regular em troca de vantagem pecuniária ou outra vantagem ou benefício (MJ, 2013, p. 6).

Controle de Áreas Marítimas (CAM): Controlar uma área marítima, fixa ou móvel, consiste no exercício do poder de nela permitir ou negar a passagem ou a permanência de unidades militares ou não, segundo critérios próprios. A tarefa básica do Poder Naval de controlar áreas marítimas pode ter os seguintes efeitos desejados: provimento de áreas de operações seguras para projeção de poder sobre terra; provimento de segurança às Linhas de Comunicações Marítimas; provimento de segurança à exploração e ao aproveitamento dos recursos do mar; garantia da preservação dos recursos naturais dentro da ZEE; e impedimento do uso de área marítima ou ilhas oceânicas, pelo inimigo, como apoio logístico ou para projetar seu poder sobre território ou área que se deseja proteger. Os quatro primeiros efeitos desejados normalmente são atingidos por meio do exercício de um elevado grau de CAM onde se encontram as forças de projeção de poder e os meios de **patrulha naval**, de transporte e de exploração e aproveitamento dos recursos do mar (MB, 2014, p. 1-8, 1-9, grifo nosso).

Descaminho: É o ato de iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria (BRASIL, 2014).

Dhows: Uma embarcação à vela de concepção árabe que possui uma longa saliência para vante, uma popa alta e uma coberta baixa entre os castelos (TILL, 2013, tradução nossa).¹³³

¹³³ Original em inglês.

Direito de Visita (art. 110 da CNUDM): Salvo nos casos em que os atos de ingerência são baseados em poderes conferidos por tratados, um navio de guerra que encontre no alto-mar um navio estrangeiro que não goze de completa imunidade de conformidade com os artigos 95 e 96 não terá o direito de visita, a menos que exista motivo razoável para suspeitar que: o navio se dedica à pirataria; o navio se dedica ao tráfico de escravos; o navio é utilizado para efetuar transmissões não autorizadas e o Estado de bandeira do navio de guerra tem jurisdição nos termos do artigo 109; o navio não tem nacionalidade; ou o navio tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua bandeira. Nos casos previstos no parágrafo 1º, o navio de guerra pode proceder à verificação dos documentos que autorizem o uso da bandeira. Para isso, pode enviar uma embarcação ao navio suspeito, sob o comando de um oficial. Se, após a verificação dos documentos, as suspeitas persistem, pode proceder a bordo do navio a um exame ulterior, que deverá ser efetuado com toda a consideração possível. Se as suspeitas se revelarem infundadas e o navio visitado não tiver cometido qualquer ato que as justifique, esse navio deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido. Estas disposições aplicam-se, *mutatis mutandis*, às aeronaves militares e, também, a quaisquer outros navios ou aeronaves devidamente autorizados que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios e aeronaves ao serviço de um governo (BRASIL, 1995).

Estados párias (Rogue States): São Estados que violam o direito internacional e que representam ameaças à segurança de outros (OUP, 2014, tradução nossa).¹³⁴

***Fast rope* “não cooperativo noturno”:** Grau máximo de dificuldade exigido para uma equipe de abordagem, cuja escala varia do nível “cooperativo diurno” até “não

¹³⁴ Original em inglês.

cooperativo noturno”. O termo “cooperativo” significa que a tripulação da embarcação abordada não fará oposição às equipes e cumprirá suas instruções, seja o embarque destas, via embarcação orgânica ou helicóptero, transcorrendo no período “diurno” ou “noturno”. Ver artigo “*MARSOC conducts Maritime Operations Training* ” (STORM, 2013, tradução nossa).¹³⁵

Fast-roping: Técnica de infiltração (ou abordagem) por rapel, a partir de helicóptero (definição nossa).

Fronteiras psicolegais: Um sentimento de protecionismo, assim como uma sensibilidade — na realidade, patriótica — demonstrados pelas nações no tocante às áreas oceânicas (PC, ZEE, ZC e MT) (BOOTH, 1983, p. 373-96).

Glacis: Uma barreira defensiva terrestre contra potenciais inimigos. Um *glacis* faz parte do sistema de defesa de um ou mais países (SAFYRE, 2008, p. 278, tradução nossa).¹³⁶

Go-fast boats: Lanchas rápidas de narcotraficantes usadas no Caribe, as quais operam em altas velocidades, que poucas lanchas-patrolha ou navios de guerra podem desenvolver (TILL, 2013, tradução nossa).¹³⁷

Hinterland: É um território interior no entorno de uma cidade em uma costa ou rio, ou uma extensão de cidade interior. Em ambos os casos, o *hinterland* está sob a jurisdição legal e econômica do mesmo estado que a cidade pertence. O *hinterland* fornece à cidade:

135 Original em inglês.

136 Original em inglês.

137 Original em inglês.

alimentos, combustível, matéria-prima e trabalho. Também serve como um mercado para os seus produtos manufaturados e serviços. O fluxo de bens e serviços entre o *hinterland* e a cidade é facilitado por uma infraestrutura de comunicação de estradas, canais e pontes (MCCOLL, 2005, p. 414, tradução nossa).¹³⁸

Linhas de Comunicações Marítimas (LCM): Linha de movimento, podendo ser marítima ou fluvial, existente entre dois ou mais pontos sobre os quais tropas e materiais, militares ou civis, são transportados (MB, 2014, p. A-15).

Marinhas Modernas: É um conceito que caracteriza as posturas das Marinhas perante a globalização. As Marinhas “Modernas” procurarão focar sobre a adaptação dos conceitos tradicionais ou convencionais de emprego naval às circunstâncias contemporâneas, enquanto as Marinhas “Pós-modernas” explorarão o seu processo de transformação em algo novo e diferente (TILL, 2013, tradução nossa).¹³⁹

Novas Ameaças: Segundo o LBDN, as “novas ameaças”, novos temas - ou novas formas de abordar temas tradicionais - passaram a influir no ambiente internacional deste século. As implicações para a proteção da soberania, ligadas ao problema mundial das drogas e delitos conexos, a proteção da biodiversidade, a biopirataria, a defesa cibernética, as tensões decorrentes da crescente escassez de recursos, os desastres naturais, os ilícitos transnacionais, os atos terroristas e a atuação de grupos armados à margem da lei explicitam a crescente transversalidade dos temas de segurança e de defesa. Diante deles, o Brasil reconhece - em respeito às provisões da Constituição de 1988 - a necessidade de políticas coordenadas entre

138 Original em inglês.

139 Original em inglês.

diferentes órgãos do governo (BRASIL, 2013a, p. 32).

Operações de Segurança Marítima (OSM): A Marinha Real Britânica define OSM como: “ações executadas por unidades militares, em parceria com outros órgãos governamentais, agências e parceiros internacionais no ambiente marítimo para combater atividades ilegais e apoiar à liberdade dos mares, a fim de proteger interesses nacionais e internacionais” (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁰

Operações Interagências: Interação das Forças Armadas com outras agências com a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos ou propósitos convergentes que atendam ao bem comum, evitando a duplicidade de ações, a dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos (MD, 2012, p. 14).

Patrulhas Navais (PATNAV): Segundo a Doutrina Básica da Marinha (DBM), são enquadradas como atividades de emprego limitado da força em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei. Decorrem de uma atribuição subsidiária da MB prevista em lei. Operações conduzidas por meios navais, aí inclusas as embarcações e aeronaves orgânicas, conceituadas de acordo com legislação específica (Dec. n.º 5.129, de 6 jul. 2004), que têm como efeitos desejados a garantia da soberania nacional e a implementação e a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos, nas AJB e alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil (BRASIL, 2004c; MB, 2014, p. 4-1 – 4-3).

¹⁴⁰ Segundo TILL (2013), está citado em Simon Mitchell, “*Maritime Counter-terrorism*” e em Scott (2008), p. 71. Original em inglês, tradução nossa.

Pirataria: Segundo a Convenção da Jamaica¹⁴¹ (1982, *apud* MB, 2014), a pirataria é todo ato ilícito de violência, detenção ou depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou por passageiros de um navio ou aeronave privados, e dirigidos contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens a bordo dos mesmos, em alto-mar ou lugar não submetido à jurisdição de Estado algum. Mais ainda, o citado documento também enquadra nessa definição, todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata. Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados é definida como pirataria.

Poder Marítimo: Capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social (MB, 2014, p. 1-1).

Poder Naval (PN): É um componente da Expressão Militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na Política Nacional de Defesa (PND) e na Política Militar de Defesa (PMD). O PN compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa. As forças e os meios de apoio não orgânicos da MB, quando vinculados ao cumprimento da Missão da Marinha e

¹⁴¹ O Decreto nº 1.530, de 22 de Junho de 1995, declara a entrada em vigor da CNUDM, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. O artigo 101 da CNUDM define a pirataria (BRASIL, 1995).

submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval, serão também considerados integrantes (MB, 2014, p. 1-4 – 1-5).

Ratos d'água: Denominam-se aos criminosos que praticam crime de roubo às embarcações na região amazônica (definição nossa).

Regras de engajamento: São diretrizes de conduta operativa para as situações que poderão surgir no cumprimento das tarefas atribuídas a um elemento subordinado, estabelecendo o grau de intensidade e as modalidades de emprego autorizado da força, com a garantia de controle sobre sua execução (MB, 2014, p. 2-2).

Ribeirinhos: Assim denominados os moradores locais, porque a maioria habita as margens dos rios. Normalmente são pessoas humildes e de baixa renda que trabalham em pequenos comércios ou empregos informais, criando animais e plantações agrícolas para a própria subsistência, explorando a diversidade de recursos naturais da floresta, especialmente frutas e madeiras, dependendo dos rios para sobreviver, usufruindo da água e da pesca, usando-os intensamente como meio de transporte e com pouca noção de sustentabilidade ambiental (definição nossa).

Segurança nacional: Condição que permite ao país a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais (MD, 2007, p. 236).

Sistema internacional: A esta definição, aplica-se o conceito de Thomas Hobbes do “estado natural”, seguindo a lógica de uma situação de conflitos permanentes, em que se constata um ambiente de desobediência aos regulamentos e desordem. Em função das relações internacionais se estabelecerem com base no poder e **não sobre o temor**, prevalece o “estado natural” e os conflitos entre Estados são sempre possíveis (HOBBS, 1909, p. 53-55, tradução nossa, grifo nosso)¹⁴². Desta forma, o padrão desses relacionamentos tem a capacidade de criar consequências não pretendidas pelos seus protagonistas constituintes, além de serem menos centralizados e tangíveis (NYE JR., 2009, p. 42).

Snakeheads: quadrilhas de criminosos que vendem ilegalmente o transporte e o acesso aos seus destinos em troca de honorários exorbitantes (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴³

Soberania: Autoridade absoluta e independente sobre uma faixa de território ou de mar (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁴

Terrorismo: o terrorismo é o uso deliberado da violência ou a ameaça de seu uso com o propósito de intimidar o governo ou a sociedade, na defesa de causas, normalmente, políticas, religiosas, étnicas ou ideológicas (MB, 2014, p. 4-4).

Tráfico de pessoas: É o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento ou o acolhimento de pessoas, recorrendo à ameaça ou uso da força ou a outras formas de coação, ao rapto, à fraude, ao engano, ao abuso de autoridade ou à situação de vulnerabilidade ou à entrega ou aceitação de pagamentos ou benefícios para obter o consentimento de uma

142 Original em inglês.

143 Original em inglês.

144 Original em inglês.

pessoa que tenha autoridade sobre outra para fins de exploração. A exploração incluirá, no mínimo, a exploração da prostituição de outrem ou outras formas de exploração sexual, o trabalho ou serviços forçados, escravatura ou práticas similares à escravatura, a servidão ou a remoção de órgãos (MJ, 2013, p. 6).

Zona Econômica Exclusiva (ZEE): Compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial (BRASIL, 1993; 2004).

APÊNDICE A - O Mar como Estoque de Recursos de Petróleo, Gás, Pescado e Dados

1 A Defesa do Mar como Estoque de Recursos

Por milhares de anos, o mar tem sido uma fonte abundante de todos os tipos de recursos, vivos e não vivos, e um dos principais contribuintes para o desenvolvimento humano. As Marinhas e outras forças marítimas têm sido cada vez mais envolvidas na defesa desta atividade, e, ao que tudo indica, essas responsabilidades irão se expandir ainda mais no futuro (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁵

1.1 Petróleo e Gás

Um terço das reservas de petróleo do mundo estão no mar com tendência de aumento do interesse comercial, já que as fontes terrestres se esgotam. Ademais, a exploração desses recursos está constantemente sendo realizada em águas cada vez mais profundas, atingindo atualmente 10.000 pés de profundidade em alguns casos. Os recursos de petróleo e gás também precisam ser defendidos contra todos os tipos de danos intencionais e não intencionais. Com o crescimento da indústria de petróleo e gás *offshore*, surge um interesse na utilidade militar e na defesa. É uma questão particular de se controlar a área em que as sondas e plataformas estão situadas. A possibilidade de um ataque terrorista tem levado alguns países a desenvolver forças especiais com a tarefa de chegar a pontos de conflito rapidamente e lidar com tais ameaças (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁶

1.2 A Pesca e Outros Recursos Marinhos Vivos

¹⁴⁵ Original em inglês.

¹⁴⁶ Original em inglês.

A poluição naturalmente agrava a questão da pesca, mas não é ela a razão básica para a crise no fornecimento de peixes. É uma simples questão de se pescar em um ritmo muito superior ao da reposição natural dos recursos pesqueiros. Em parte, o problema seria a dificuldade de se reduzir a níveis sustentáveis a captura, mas, por outro lado, pode estar na aplicação de métodos irresponsáveis: pescando antes da idade de reprodução; violando os limites acordados, capturando ilegalmente espécies não autorizadas; e pela falta de vontade de se mudar alternativamente para espécies menos vulneráveis (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁷

As desavenças relacionadas à pesca são passíveis de levar às Marinhas a se envolverem em conflitos. Por um lado, tais confrontos podem complicar a regulamentação da pesca e ameaçar a viabilidade a longo prazo de toda a área. Por outro, a intensa competição para a pesca agravaria as disputas políticas locais. Embora a fiscalização da pesca seja, em grande parte, uma questão policial para as Marinhas e Guardas Costeiras, por vezes, é suscetível de ocorrer a escalada da situação para uma guerra limitada. A pesca interage com outras formas de uso do mar, demandando um maior esforço das marinhas no emprego de meios para atuarem em proveito dessas atividades (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁸

1.3 O Mar como Repositório de Dados

Embora a frase "navegar na net" talvez seja atribuída ao mar, a sua função histórica, como um meio de adquirir e trocar informações, foi perdida com a internet. Mas, precisa ser lembrada a importância crítica dos cabos submarinos de fibra ótica que carregam tantos dados eletrônicos do mundo. Mesmo assim, o mar continua a ser uma fonte muito

¹⁴⁷ Original em inglês.

¹⁴⁸ Original em inglês.

importante de conhecimento sobre o planeta em que vivemos e sobre a história da humanidade, como já mencionado (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁴⁹

O mar ilustra perfeitamente o paradoxo de não se ter ainda a exata noção do que realmente se conhece sobre ele. E, quanto mais se sabe, mais se pode evidenciar esta verdade. Como os australianos têm apontado, a biotecnologia marinha é um campo em desenvolvimento e a diversidade biológica marinha é muito maior do que a sua equivalente terrestre, e segundo a Política dos Oceanos da Austrália (*Australia's Oceans Policy*) ela “representa uma vasta fonte, relativamente inexplorada de novos potenciais materiais, compostos e organismos” (COMMONWEALTH OF AUSTRALIA, 1998b, v. 2, p. 22, tradução nossa). A necessidade de proteger este tesouro inestimável de conhecimento futuro do presente, que lhe danifica inconscientemente, reforça a necessidade de direcionar os esforços para aumentar a regulação e a proteção ambiental. Quanto mais se souber sobre os mares, maiores serão as possibilidades de explorar os seus benefícios de forma sustentável. Esta é uma explicação óbvia para o crescimento do interesse da pesquisa oceanográfica, que revelaria o quanto é crucial para o futuro, como para entender o passado (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁵⁰

149 Original em inglês.

150 Original em inglês.

APÊNDICE B - A Defesa do Mar como Meio de Transporte

1 A Defesa do Mar como Meio de Transporte

O valor do mar como meio de transporte é um tema particularmente complicado e abrangente. Isto porque todos os países se beneficiam, em maior ou menor medida, do livre fluxo do comércio mundial, portanto, a segurança e a prosperidade globais permanecem absolutamente dependentes do transporte marítimo. Na verdade, é provável que o comércio marítimo cresça consideravelmente nos próximos trinta anos e, possivelmente, triplique. Assim, há a perspectiva de se enfrentar muitos riscos que também ameaçarão a ordem internacional. As forças navais, alfândegas e Guardas Costeiras buscam, em tempo de paz, controlar as ameaças à BOM que podem colocá-la em risco. O conjunto mais óbvio dessas ameaças se relaciona ao funcionamento seguro do próprio transporte marítimo. Até os navios mercantes podem representar uma ameaça à BOM e ao sistema de comércio por via marítima. Basta que suas cargas sejam perigosas e representem um uso do mar ilícito como meio de transporte. Finalmente, o transporte pode ser uma ameaça ao meio ambiente, quer seja por meio das emissões de poluentes, descumprimento dos requisitos portuários ou pela água de lastro contaminada (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁵¹

Sendo assim, Geoffrey Till (2013) listou as seguintes ameaças ao mar como meio de transporte, a serem tratadas nas próximas seções:

a) comércio marítimo: guerras locais, pirataria, terrorismo e danos não intencionais;

b) cargas: terroristas, drogas e pessoas.¹⁵²

151 Original em inglês.

152 Original em inglês, tradução nossa.

1.1 Ameaças ao Comércio Marítimo

Algumas das ameaças que os navios enfrentam são intencionais, outras não. As ameaças intencionais podem incluir ataques cibernéticos aos sistemas de comunicações eletrônicos, que cada vez mais dão suporte ao sistema de transporte, e, com isso, acarretar no rompimento do enlace com terra para o pleno funcionamento dos serviços de despacho e recebimento nos portos. A legislação restritiva, por razões ambientais ou jurisdicionais, sobre os direitos de passagem através de estreitos e canais também podem representar restrições preocupantes à liberdade de navegação. Além disso, a prevalência atual da filosofia operacional “*just-enough-just-in-time*” faz o sistema de transporte moderno muito mais frágil e menos resistente do que antes. Porém, as maiores ameaças esperadas ao transporte marítimo internacional na atualidade estão relacionadas a outros tipos de confrontos, os efeitos da pirataria moderna e do terrorismo (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁵³

Embora esta não seja a atribuição principal das Marinhas, elas têm o dever legal de atentar à segurança dos navios mercantes. Os mares e estreitos do mundo estão cada vez mais repletos de navios maiores e valiosos. Há uma tendência contínua, em âmbito global, para o aumento da regulação do tráfego marítimo por razões ambientais e de segurança, com a adoção de esquemas de separação de tráfego, regimes de inspeções de segurança da navegação e regulamentos de prevenção de colisões. Obviamente, todo esse aparato demanda recursos financeiros e esforço de implementação, o que não encoraja os países a assumirem suas reais responsabilidades, mesmo ansiosos por garantir seus direitos previstos na *UNCLOS* (SARADZHYAN, 2008; TILL, 2013, tradução nossa).¹⁵⁴

Normalmente, os navios de guerra se envolvem em missões de busca e

¹⁵³ Original em inglês.

¹⁵⁴ Geoffrey Till (2013) indica o artigo de Simon Saradzhyan, “Navios russos à mercê de piratas”, *ISN Security Watch*, 10 jul. 2008. Tradução nossa, original em inglês.

salvamento, vão ao auxílio de navios mercantes em dificuldades, contribuindo para o esforço de proteção desejado. No entanto, de maior visibilidade para o público estão as suas ações em proveito da segurança do tráfego marítimo, protegendo-os de conflitos locais, do terrorismo e da pirataria. Embora essas duas últimas ameaças devam ser frequentemente combatidas pelas atividades normais de polícia, o enfrentamento por parte das forças navais e das Guardas Costeiras são relevantes para o cumprimento dessas missões (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁵⁵

1.2 Guerras Locais

A Marinha Mercante neutra tem sempre estado em risco nas zonas de guerra. A medida adotada nessa situação, normalmente, é a proteção do tráfego marítimo, por meio do Controle de Áreas Marítimas (CAM)¹⁵⁶. Para tal, emprega-se vários meios navais, levando-se em conta: a possibilidade da ocorrência de erros, as principais dificuldades do ambiente operacional, as dimensões da área de operações e seu entorno, as possibilidades dos oponentes, as ameaças esperadas, inclusive as assimétricas, as condições para minagem e suas contramedidas, as condições meteorológicas, as dimensões das hidroviás e o fluxo de tráfego aéreo e marítimo (direção e intensidade). Se houver outros meios aliados incumbidos de proteger, então deverão ser acordados previamente os objetivos, métodos e tarefas das forças e unidades. Estas operações, por vezes, exigem regras de engajamento¹⁵⁷ bastante robustas e meios, da própria força ou aliados, incumbidos de escoltar navios e embarcações, sinalizando-lhes para garantir a segurança da navegação. Ademais, há que se estar apto a estender a proteção aos navios mercantes em perigo e, é claro, para oferecer assistência humanitária,

¹⁵⁵ Original em inglês.

¹⁵⁶ Controlar uma área marítima, fixa ou móvel, consiste no exercício do poder de nela permitir ou negar a passagem ou a permanência de unidades militares ou não, segundo critérios próprios. A definição detalhada dessa tarefa básica do Poder Naval está descrita no glossário.

¹⁵⁷ O significado consta do glossário.

socorro e salvamento a outras embarcações que eventualmente sejam atacadas, de quaisquer bandeiras (CORDESMAN; WAGNER, 1990, p. 544; POLITAKIS, 1998, p. 567; TILL, 2013, tradução nossa).¹⁵⁸

1.3 Terrorismo

A proteção do tráfego marítimo contra a ação de terroristas é um requisito relativamente novo, que passou a ser levado a sério após o ataque ao petroleiro francês *Limburg* na costa do Golfo de Aden em Outubro de 2002.¹⁵⁹ Apesar das estatísticas recentes indicarem um baixo número de ataques no mar, pois é operacionalmente mais difícil e exigente do que o terrorismo em terra¹⁶⁰, eles ocorrem e matam pessoas. O afundamento do MV “*Superferry 14*”, em fevereiro de 2004, matou 116 pessoas, a maior perda de vidas registradas até então.¹⁶¹ Em 2004, por exemplo, das 651 ações terroristas plotadas em todo o mundo pelo Centro Nacional de Contraterrorismo dos EUA, apenas duas ocorreram no mar (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁶²

Outros alvos particularmente atraentes para os terroristas são os navios de guerra, as forças navais e suas bases. Mais recentemente, o *Hezbollah* atacou uma corveta israelense com um míssil C-802 antinavio. Até então, desconhecia-se que o *Hezbollah* possuísse este artefato, demonstrando ao mundo a vulnerabilidade dos navios de guerra a este tipo de ataque.

Desde o ataque ao *USS Cole* e a tentativa fracassada anterior contra o *USS Sullivan*, quando o

¹⁵⁸ Original em inglês.

¹⁵⁹ Geoffrey Till (2013) indica as seguintes referências: “*Al-Qaeda* suspeita na explosão do petroleiro”, *The Guardian*, 7 out. 2002. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/world/2002/oct/07/alqaida.france>>. Acesso em: 14 maio 2014; “Marítimos querem escoltas da Marinha”, *The Guardian*, 12 out. 2002. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/business/2002/oct/12/themilitary.britishresponsetoseptember11>>. Acesso em: 14 maio 2014; e Murphy (2007). Tradução nossa, original em inglês.

¹⁶⁰ Segundo Geoffrey Till (2013), Greenberg *et al* (2006) fornece uma revisão equilibrada dos níveis de risco. Tradução nossa, original em inglês.

¹⁶¹ Citado por Geoffrey Till (2013): “Filipinas, uma nova e perigosa aliança”, *Far Eastern Economic Review*, 6 maio 2004. Tradução nossa, original em inglês.

¹⁶² Original em inglês.

barco terrorista afundou sob o peso dos seus próprios explosivos, a Marinha dos EUA tem explorado recursos técnicos para defender seus navios, proporcionando segurança suficiente aos mesmos, sem recorrer a medidas preventivas desesperadas, tais como explodir automaticamente quaisquer embarcações suspeitas, o que dificilmente seria contornado pela diplomacia naval. Como sempre, deve haver uma reação proporcional para manter a segurança e a eficácia operacional (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁶³

1.4 Pirataria

A história da pirataria é longa e desonrosa.¹⁶⁴ De acordo com a CNUDM, ela só ocorre em águas internacionais. Os ataques dentro de águas territoriais são caracterizados como “roubos no mar”, e a maioria, foi conduzida contra navios nos portos ou próximo a estes. A concentração principal de tais ataques mudou do Estreito de Malaca para o Golfo da Guiné e, particularmente, para o Mar da Arábia, ao largo das costas da Somália e de Aden. Estes ameaçam a segurança de algumas das LCM mais importantes do mundo, restringindo o trânsito livre e ordenado do comércio marítimo, o qual sustenta a ordem mundial atual, mas que passa a sofrer com o acréscimo das taxas de seguro, aumento das tensões locais e risco de vidas humanas (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁶⁵

Essa tarefa, no entanto, ainda se constitui em um desafio. Os navios de guerra têm o direito e o dever de apreender ou apresiar os piratas e suas embarcações em alto-mar, mas na prática muitos não o fazem.¹⁶⁶ A expectativa de que o julgamento de piratas capturados no mar seja de responsabilidade do Estado a que pertence o navio de guerra que os apreendeu, é um

¹⁶³ Original em inglês.

¹⁶⁴ Till (2013) cita Elleman (2010) como uma boa pesquisa.

¹⁶⁵ Original em inglês.

¹⁶⁶ Citado por TILL (2013) que: as patrulhas antipirataria “não estão realmente produzindo”, segundo Clinton, em *DefenseNews*, 4 mar. 2011. Original em inglês, tradução nossa.

grande desestímulo à ação decisiva, pois isso poderia prejudicar exercícios ou visitas programadas. Da mesma forma, a capacidade de processar os piratas pode estar limitada por legislação inadequada do país de origem do navio de guerra ou, no caso destes serem europeus, pelo efeito putativo da Convenção Europeia dos Direitos Humanos (CEDH), que, de fato, pode tornar os piratas em requerentes de asilo ao invés de passíveis de punição. A existência de tanta diversidade legal dificulta a cooperação, e ainda, pode frustrar os navios de guerra envolvidos.¹⁶⁷ Assim, a harmonização das normas, protocolos e procedimentos legais são pré-requisitos para prender e processar os malfeitores com sucesso (TILL, 2013; WILLETT, 2011, tradução nossa).¹⁶⁸

1.5 Transporte Ilegal de Cargas

As cargas que os navios transportam podem ser objeto de ameaça à segurança nacional, regional ou global. Algumas agridem os valores das sociedades, tais como a passagem do “navio do aborto” holandês, em 2001, o “*Aurora*”, o qual foi visto dessa forma pelos governos de países como a Irlanda, Malta e Espanha. Outras, são perigosas e ameaçam à segurança local, tais como combustível nuclear usado. De forma mais amena, o **contrabando** pode ser visto como um ataque às receitas dos Estados. Finalmente, as que representam ameaças ao meio ambiente, como navios carregados contendo soja geneticamente modificada, que enfrentam a oposição de ativistas verdes.¹⁶⁹ Na verdade, os três tipos de cargas perigosas

167 Citado por Till (2013): “Comandante Kidd: vítima de direitos humanos”, *The New York Times*, 20 abr. 2008. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2008/04/20/opinion/20burnett.html?_r=0>. Acesso em: 17 maio 2014. Original em inglês, tradução nossa.

168 Citado por Geoffrey Till (2013): Praveen Swami: “Estamos disparando em alvos na guerra contra a pirataria”, *Daily Telegraph*, 13 abr. 2011. Disponível em: <<http://blogs.telegraph.co.uk/news/praveenswami/100083579/we%E2%80%99re-firingblanks-in-the-war-against-piracy/>>. Acesso em: 18 maio 2014; e James Kraska e Brian Wilson: “A estratégia de cooperação e os piratas do Golfo de Aden”, *Journal of the RUSI*, abr. 2009. Disponível em: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03071840902965778#.U3g_dfldV2M>. Acesso em: 18 maio 2014. Tradução nossa, original em inglês.

169 Artigos citados por TILL(2013): “Alpinistas do Greenpeace a bordo do navio de soja *GM*”, *The Guardian*, 26 fev. 2001. Para o *Aurora*, ver *The Guardian*, 16 maio 2001. Tradução nossa, original em inglês.

para a boa ordem, em suas várias formas, têm sido: os terroristas, as drogas e os migrantes ilegais (TILL, 2013, tradução nossa, grifo nosso).¹⁷⁰

Há muitas características em comum no transporte de todas essas cargas através dos oceanos: as embarcações tipicamente suspeitas usadas, o seu comportamento inabitual, suas áreas de atuação e os pontos de estrangulamento, através do qual elas têm que passar. Estas semelhanças reforçam a necessidade do pensamento holístico na maneira de se lidar com tais ameaças (GRIFFITHS; JENKS, 2012; TILL, 2013, tradução nossa).¹⁷¹

1.6 Tráfico de Drogas

Outra ameaça que afeta a boa ordem nacional e internacional é certamente o tráfico de drogas. Ele mata cerca de cinco vezes mais estadunidenses a cada ano, como o fez a *Al Al-Qaeda* em 11 de setembro de 2001. É um dos maiores comércios na economia mundial¹⁷² e, muitas vezes, atua ao lado de outras formas de crime organizado, prejudicando a prosperidade social e a estabilidade em todos os níveis (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁷³

Há uma dimensão marítima significativa e variada no fornecimento de drogas ilícitas. Do outro lado do Oceano Índico, os navios mercantes convencionais trazem heroína e ópio para a Europa, a partir do chamado “Triângulo Dourado”, por meio de grandes portos, como Karachi, Mumbai, Dubai e Istambul. No Caribe, a especialidade está no emprego de lanchas rápidas, semissubmersíveis e navios de cruzeiro de grande porte, que transportam drogas para os EUA. A Organização Marítima Internacional (*IMO – International Maritime*

¹⁷⁰ Original em inglês.

¹⁷¹ Original em inglês.

¹⁷² De acordo com Geoffrey Till (2013), as estimativas variam de acordo com o artigo publicado em *Globalization 101, New Analyses*: “Estudo de Caso: Drogas Ilícitas e Globalização”. Disponível em: <<http://www.globalization101.org/case-study-illicit-drugs-and-globalization-2/>>. Acesso em: 18 maio 2014; e “A globalização do comércio de drogas”, *UNESCO*. Disponível em: <www.unesco.org/most/sourdren.pdf>. Acesso em: 18 maio 2014. Original em inglês, tradução nossa.

¹⁷³ Original em inglês.

Organization) tem um papel preponderante no estabelecimento de diretrizes para lidar com o comércio, posto que estimula todos os órgãos de seus países-membros a segui-las. Quase sempre, a colaboração internacional é requerida para enfrentar este crime global, em que as fronteiras nacionais não são mais do que inconvenientes (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁷⁴

Como regra, as Marinhas têm uma reputação significativamente mais elevada quanto à probidade¹⁷⁵ e isenção de corrupção do que muitas forças policiais, alguns Exércitos e Guardas Costeiras. Destarte, elas são frequentemente utilizadas em operações para aplicação da lei antidrogas nos litorais, mas suas tarefas principais são as de interceptar o tráfico de drogas no mar, em operações que exploram os seus sistemas de comando e controle, suas plataformas, armamento e sensores, a sua capacidade de planejamento operacional, a sua disciplina, treinamento e incorruptibilidade. Algumas das melhores Guardas Costeiras, talvez as instituições mais indicadas para a execução desses deveres essencialmente policiais, também detêm tais capacidades, mas em menor grau. O sucesso dessas operações baseia-se em três pilares, intimamente ligados e que se reforçam mutuamente: inteligência, meios e organização (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁷⁶

1.7 Migrantes Ilegais

Os movimentos em larga escala de pessoas de uma área para outra sempre foram uma parte do desenvolvimento humano e parecem inevitáveis dentro de um futuro previsível. O aumento da taxa de migração, especialmente de áreas devastadas pela guerra, pelos problemas sociais em face da aceleração populacional ou de desastres naturais, atingiram

¹⁷⁴ Original em inglês.

¹⁷⁵ Conforme Geoffrey Till (2013), mesmo as melhores Marinhas podem estar suscetíveis a esta forma de abuso. “Asilado usou navio da Marinha para contrabandear cocaína”, *Daily Telegraph*, 19 jun. 2010. Tradução nossa, original em inglês.

¹⁷⁶ Original em inglês.

níveis insustentáveis para muitos dos países receptores dessas correntes migratórias.¹⁷⁷ Por conseguinte, os limites e qualificações para a aceitação das pessoas como imigrantes econômicos ou refugiados são impostos (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁷⁸

Essas pessoas infelizes são cruelmente categorizadas como “carga” pelos seus transportadores. O desespero dos imigrantes os deixa impacientes com a regulação, tornando-os vítimas dos “*snakeheads*”.¹⁷⁹ Esses criminosos enriquecem com esta atividade, além de estarem frequentemente associados a outras formas de contrabando e de terrorismo. Muitas vezes, os imigrantes ilegais são enviados em condições desumanas e em embarcações violando totalmente as normas da *SOLAS*.¹⁸⁰ Todos os anos, centenas, talvez milhares de imigrantes ilegais morrem afogados, em virtude do afundamento das embarcações em que são transportados. Mesmo inseridos nas comunidades de acolhimento, os imigrantes ilegais são vulneráveis à exploração econômica e social: uma verdadeira presa para a prostituição e condições de trabalho análogas à escravidão. Em casos extremos, eles podem se tornar uma ameaça involuntária a boa ordem em seu novo ambiente e à estabilidade (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸¹

177 Citado por Geoffrey Till (2013) o artigo: “Enfrentamento da Mudança Climática e da Migração na Ásia e no Pacífico”. Manila: Banco Asiático de Desenvolvimento, mar. 2012. Disponível em: <<http://www.adb.org/publications/addressing-climate-change-and-migration-asia-and-pacific>>. Acesso em: 24 maio 2014. Tradução nossa, original em inglês.

178 Original em inglês.

179 Definição consta do glossário. De acordo com TILL (2013), para um relato sobre o destino de um grupo do povo *Rohingya*, que fugia de *Myanmar*, interceptado pela Marinha de Guerra da Índia, ver Seagull, de mai. a jul. 2009. Tradução nossa, original em inglês.

180 Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar ou, em inglês, *Safety of Life at Sea Convention* (MB, 2014, p. 5-3; TILL, 2013).

181 Original em inglês.

APÊNDICE C - A Defesa do Mar como Meio Ambiente

1 A Defesa do Mar como Meio Ambiente

1.1 O Meio Ambiente Marinho: Crítico, Desconhecido e Ameaçado

Em 1995, as Nações Unidas criaram a “Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos (CMIO)” (*IWCO - Independent World Commission on the Oceans*) para investigar as ameaças aos recursos marinhos e possíveis formas de proteção. Quarenta cientistas internacionais e personalidades políticas trabalharam para produzir um relatório, lançado na Expo-98, por Mário Soares, líder estadista de Portugal. Ele fez alusão à “crise nos oceanos” causada pela poluição, disputas jurisdicionais, exploração excessiva e ignorância generalizada. Os resultados gerais da poluição marinha são iminentes em todos os aspectos do uso do mar. De várias formas, o colapso do meio ambiente marinho seria a desordem derradeira, que fatalmente enfraqueceria as perspectivas de estabilidade e segurança das sociedades estabelecidas em terra (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸²

De fato, mundialmente, o ambientalismo está no centro dos debates e rapidamente se transformando em um ramo proeminente da política. A *UNCLOS* fornece um conjunto abrangente de princípios para a proteção do ambiente marinho, e, no seu artigo 92º, obriga especificamente os Estados a cumpri-los. Compromissos semelhantes sobre a proteção dos oceanos estão contidas no capítulo 17 da agenda 21 da Organização das Nações Unidas (ONU). O relatório da *IWCO* e a Expo-98 não se contentaram apenas em delinear os

¹⁸² Geoffrey Till (2013) sugere os seguintes artigos e referências: “Esgoto e fertilizantes estão 'matando os mares'”, *The Guardian*, 30 mar. 2004. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/science/2004/mar/30/sciencenews.theguardianlifesupplement>>. Acesso em: 2 maio 2014.; “O tempo está acabando para se conter os efeitos da poluição das profundezas do mar”, *The Guardian*, 17 jun. 2006. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/environment/2006/jun/17/conservationandendangeredspecies.internationalnews>>. Acesso em: 25 maio 2014. Para os antecedentes, ver Van Dyke *et al.* (1993). Para os relatórios da *IWCO*, consulte Herr (2000), p. 44-51. Tradução nossa, original em inglês.

problemas. Eles passaram a sugerir muitas soluções práticas. Em algumas áreas, já há melhorias substanciais. Por exemplo, a poluição por navios foi bastante reduzida a níveis anteriores, com a proibição de práticas negligentes, tais como lavar os tanques de combustível no mar (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸³

1.2 As Marinhas e o Meio Ambiente Marinho

Em janeiro de 1998, o Comitê Consultivo para a Proteção dos Mares (*ACOPS - Advisory Committee on the Protection of the Seas*) reunido em Estocolmo procurou incentivar os estados a utilizarem as capacidades das suas organizações militares e de inteligência em proveito da segurança ambiental, em parceria com os seus homólogos civis. O comitê reconheceu que, simplesmente por serem as marinhas de guerra, teriam capacidade técnica a oferecer tanto em termos de pesquisa, quanto de proteção ambiental. Realmente, faz todo sentido o envolvimento das marinhas, porque há uma dimensão de segurança na tensão ambiental. Além disso, a experiência sugere que conflitos políticos e instabilidades podem acompanhar as catástrofes, enfraquecendo a autoridade governamental. Atuando na ajuda a desastres relacionados ao clima, as marinhas não só respondem às consequências indiretas do aquecimento global, como também contribuem para evitar as instabilidades de grande escala decorrentes (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸⁴

Por último, o conceito de “crime ambiental” está rapidamente se desenvolvendo e as Marinhas devem ter um papel no seu combate. Elas podem proteger diretamente o ambiente marinho, ajudando a esclarecer ou evitar riscos de poluição provenientes de outros tipos de uso do mar (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸⁵

183 Original em inglês.

184 Original em inglês.

185 Original em inglês.

APÊNDICE D - A Defesa do Mar como Área de Soberania

1 A Defesa do Mar como Área de Soberania

Segundo Geoffrey Till (2013), a noção de que porções do mar pertencem a certas partes da terra não é uma novidade. Em 1494, no Tratado de Tordesilhas, o Papa dividiu o mundo entre Espanha e Portugal. A ideia que o mar poderia ser possuído do mesmo modo que a terra, está respaldada na tradição do “mar fechado” defendida pelo jurista inglês, do século XVII, John Selden. Por sua vez, a soberania significa ter autoridade absoluta e independente sobre uma faixa de território. A soberania marítima simplesmente estende este conceito para o mar. Assim, uma área marítima é entendida como parte do território de um Estado, apresentando duas vertentes complementares:

a) a “instrumental” que alguns países necessitam para permitir o aproveitamento dos benefícios do mar. No caso de países arquipelágicos, como a Indonésia ou as Filipinas, ou países com deficiências internas de comunicações, como a Noruega e o Brasil do século XIX, em que a soberania marítima também é fundamental para a integridade nacional;

b) a “expressiva” que é uma representação simbólica do poder e dos valores de um país. Esta é particularmente evidente na posse de ilhas.¹⁸⁶

Para serem aceitas, ambas modalidades de soberania precisam ser declaradas, exercitadas e, se necessário, defendidas. Para proteção, nesse caso marítima, do território e seus cidadãos, de todos os inimigos domésticos e estrangeiros, é tarefa básica e justificada do Estado, a ser levada a sério. Nesse sentido, os países estão cada vez mais preocupados em exercer, e, em muitos casos, estender as suas jurisdições sobre o mar, conforme já prevê a *UNCLOS* (COOK; CARLETON, 2000, p. 3; TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸⁷

¹⁸⁶ Tradução nossa. Original em inglês.

¹⁸⁷ Original em inglês.

Como esperado, isto levou a vários problemas. Primeiro, há um grande número de áreas marítimas em disputa como resultado. A *UNCLOS* não acabará com esses conflitos. Ela fornece um conjunto de parâmetros pelos quais essas disputas devem ser resolvidas, com o acordo de todas as partes envolvidas (TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸⁸

Em segundo lugar, sendo um princípio fundamental do direito internacional que a soberania deve ser reconhecida, ela precisa ser declarada e exercida. Muitos países passam a ser confrontados com verdadeiros desafios em como fazê-lo. É difícil especificar o que os países precisam para exercer a sua soberania marítima, já que esta é uma função da extensão da sua área de mar e do poder de suas forças civis e militares. Mas, a primeira exigência de um país é conhecer o que está ocorrendo em sua área de soberania. Nos casos em que, pelo tamanho da área, se mostra impossível manter uma presença contínua, a vigilância desta deve ser feita por outros meios. Onde se revelam as infrações reais ou potenciais das leis nacionais e dos direitos territoriais, o Estado soberano deve ter uma capacidade comprovada para responder com graduação da força. Isso, porém, não significa dizer que essas forças devam ser poderosas, uma vez que suas funções primordiais podem ser simbólicas. Mesmo forças que detêm pouco poder são passíveis de fazer a diferença na manutenção da soberania, por meio da dissuasão presencial. A mera existência de forças de baixo nível, que o mais poderoso pode precisar se esquivar fisicamente, podem impor limites acentuados à liberdade de ação (CRICKARD; MITCHELL; ORR, 1998, p. 338; TILL, 2013, tradução nossa).¹⁸⁹

188 Original em inglês.

189 Original em inglês.

APÊNDICE E - Inventário de Meios do Comando do 4º Distrito Naval

1 Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte (ComGptPatNavN)

Dotado dos seguintes meios navais, com respectivas embarcações orgânicas, adequados para participar de PATNAV:

a) operam apenas em águas abrigadas:

- um navio-auxiliar Classe Pará (NA Pará),
- dois navios-patrolha Classe Piratini (NPa Pampeiro e NPa Parati),
- um aviso de patrulha Classe Marlim (AviPa Tucunaré),
- seis lanchas de ação rápida (LAR).

b) operam tanto no ambiente ribeirinho como no ambiente marítimo:

- um rebocador de alto-mar Classe Almirante Guilhem (RbAM Almirante Guilhem),
- dois navios-patrolha Classe Bracuí (NPa Bracuí e NPa Bocaina),
- dois navios-patrolha Classe Grajaú (NPa Guanabara e NPa Guarujá) (BRASIL, 2013a; EMA, 2014).

2 Grupamento de Fuzileiros Navais (FN) de Belém (GptFNBe)

A ser elevado à nível de Batalhão em futuro próximo, dispõe de:

- Embarcações de Transporte de Tropa (ETT) de pequeno porte,
- pessoal FN com capacidade para prover segurança às PATNAV (BRASIL, 2013a; EMA, 2014).

3 Capitâneas dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) e do Amapá (CPAP)

Ambas com meios que operam apenas em águas abrigadas e especializadas nas atividades de Inspeção Naval (IN), em condições de contribuir para as PATNAV:

- agências flutuantes,
- lanchas,
- embarcações de casco semirrígido (ECSR),
- botes infláveis,
- inspetores navais especializados (BRASIL, 2013a; EMA, 2014).

3 Serviço de Sinalização Náutica do Norte (SSN-4)

Dotado de meios navais, com respectivas embarcações orgânicas, em condições de apoiar logisticamente as PATNAV, sendo:

a) com capacidade de operar no mar:

- um navio hidroceanográfico Classe Amorim do Vale (NHo Garnier Sampaio),
- um navio balizador (NB Tenente Castelo),

b) com capacidade para operar em águas abrigadas, porém modernos e recentemente incorporados, efetuam levantamentos operativos e fornecem croquis eletrônicos de navegação, no decorrer das PATNAV fluviais:

- dois avisos hidroceanográficos fluviais Classe “Rio Tocantins” (AvHoFlu Rio Tocantins e Rio Xingu) (BRASIL, 2013a; EMA, 2014).

APÊNDICE F - Outras Modalidades de Contrabando

1 Transporte Ilegal de Material Radioativo

Outro caso que se teve notícia, no ano de 2004, se refere ao transporte ilegal de material radioativo, extremamente arriscado e sensível, quando ocorreu a primeira apreensão de torianita extraída do Amapá. Este minério composto por urânio, tório e um tipo de chumbo, é usado na montagem de reatores nucleares e bombas de nêutrons. O controle e a fiscalização, de acordo com a Lei nº 9.765, de 17 de dezembro de 1998, cabe à Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), que detém o exercício do poder de polícia sobre as atividades relacionadas ao transporte de material radioativo ou nuclear. Porém, sabe-se que aquela Comissão não disporá de meios para implementar essas tarefas adequadamente, pois a principal rota de saída da torianita do território nacional é pelo rio Amazonas. Pequenos barcos fazem o transporte até as grandes embarcações, longe da costa e da fiscalização. O minério pode ser facilmente escondido em cargueiros, porque ocupa menor espaço do que outros materiais. Por isso, os meios em PATNAV devem estar prontos para se deparar com apreensões deste tipo, atentando ao referido dispositivo legal: a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e o Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, que tratam das infrações e sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e do processo administrativo federal para apuração (BRASIL, 1998a; 1998b; 2008).¹⁹⁰

2 Tráfico de Pessoas

Quanto ao tráfico de pessoas, o “Diagnóstico sobre Tráfico de Pessoas nas Áreas

¹⁹⁰ Ver reportagens: “Minério radioativo é extraído sem fiscalização no AP, diz PF” (COSTA; SOLANO, 2008); e “Comissão aprova pena maior para contrabando de material radioativo” (PINHEIRO; SANTOS, 2010).

de Fronteira no Brasil”, divulgado em 18 de outubro de 2013 pela Secretaria Nacional de Justiça do Ministério da Justiça (SNJ/MJ), aponta várias rotas que convergem para o entorno arquipelágico da Ilha do Marajó, um problema que merece ser considerado quando das PATNAV efetuadas naquela área (MJ, 2013, p. 181-182).

No Pará, apesar das áreas de vulnerabilidade serem muitas, algumas das mais citadas por entrevistados, têm conexão com o Amapá haja vista sua posição geográfica privilegiada. Sempre que o transporte é feito pela via terrestre, os aliciadores buscam a fronteira norte (principalmente o município do Oiapoque-AP) para chegar até a Guiana Francesa (cidade de *Saint George*, na margem francesa do rio Oiapoque) e o Suriname (Paramaribo). Segundo a Polícia Civil e o Ministério Público do Pará, existe uma rota que vem desde o triângulo de Abaetetuba, Barcarena e Belém (inclusive região metropolitana – Icoaraci, Outeiro, Mosqueiro, dentre outras) com trânsito ou destino ao Suriname, e em direção à Europa. É uma rota de alta complexidade, porque acontece primeiro o tráfico interno, pois no percurso para Belém, algumas vezes, as vítimas são exploradas; em seguida, algumas partem em direção à Europa diretamente, tendo como principais destinos a Hungria e a República Checa, enquanto que outras vítimas são levadas para o Suriname e, de lá, para a Holanda (MJ, 2013, p. 181).

Outra rota preocupante no Pará, diz respeito ao tráfico para fins de exploração sexual, sobretudo de mulheres, é a rota Bragança – Macapá – Suriname ou a rota Bragança – Macapá – Oiapoque – Guiana Francesa, cujo trânsito terrestre se dá no Amapá. As rotas fluviais são menos utilizadas e um pouco mais complexas por terem vários fluxos. O primeiro é o que sai pela costa do Maranhão, indo até o Porto de Santana e de lá seguindo por via terrestre para o Oiapoque e os demais destinos na Guiana Francesa e no Suriname. Esta rota fluvial e marítima também surge no Arquipélago do Marajó, onde as pessoas viajam em

embarcações clandestinas e vão seguindo na costa até o Porto de Santana (e de lá continuando a jornada por via terrestre) ou até mesmo seguindo até o Suriname pela costa em embarcações maiores. Há ainda relatos de pessoas que foram aliciadas no Estreito de Breves-PA, também no Arquipélago do Marajó, para a região metropolitana de Belém (MJ, 2013, p. 181-182).

No que diz respeito ao trabalho escravo, as pessoas são seduzidas em Currálinho-PA, cidade ribeirinha no rio Pará, passando para a Guiana Francesa e prosseguindo para a França. A travessia fluvial do Pará para o Amapá é o artifício utilizado para o tráfico de pessoas para fins de trabalho escravo, entre os municípios do norte do Pará e os de Vitória do Jarí e Laranjal do Jarí, no Amapá (MJ, 2013, p. 182).

No tráfico de pessoas e no contrabando de migrantes¹⁹¹, há um agente externo responsável pelo recrutamento ou aliciamento das pessoas traficadas ou dos migrantes. Em ambas as figuras, existe a possibilidade da violação de direitos humanos destas pessoas durante o trajeto; se, por exemplo, houver condições precárias de transporte, sujeição a condições indignas de alojamento, falta de bebida ou comida, prática de violência, entre outras possibilidades. No contrabando de migrantes sempre há – e no tráfico de pessoas pode haver – o consentimento do migrante. No entanto, no caso do tráfico de pessoas, o consentimento da pessoa é viciado (ou ausente), haja vista as falsas promessas, a fraude, a coação, dentre outros meios utilizados pelo traficante.¹⁹² No contrabando de migrantes, porém, o consentimento dado pelo próprio migrante é considerado como válido, apesar de entendimento recente, segundo o qual o migrante irregular poderá ser interpretado também como vítima dos “contrabandistas” em determinadas situações¹⁹³ (MJ, 2013, p. 35).

Ao passo que no tráfico de pessoas existe um terceiro elemento, a exploração da

191 A definição consta do glossário.

192 E ainda que não seja viciado, de acordo com a Política Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas (2006c, *apud* MJ, 2013, p. 34), o consentimento da vítima é irrelevante.

193 Ver *UNODC Model Law Against the Smuggling of Migrants* (2010, *apud* MJ, 2013, p. 35).

vítima no local de destino, no contrabando de migrantes há uma relação negocial entre o recrutador e a pessoa que é transportada, que se extingue no local de destino, não havendo exploração. Vale notar aqui, contudo, que uma situação, a princípio, de contrabando de migrantes pode se transformar em tráfico de pessoas se, no local de destino, houver exploração por parte dos agentes do contrabando ou de suas redes. Ainda, no tráfico de pessoas nem sempre há violação das leis migratórias, pois a pessoa traficada pode estar em situação de migração regular ou pode ser um caso de tráfico interno, ou seja, dentro do mesmo país. Já no contrabando de migrantes, a violação das leis migratórias, não somente por parte daquele que alicia ou recruta e auxilia na entrada em um outro país, mas também por parte daquele que está sendo transportado, ou seja, do próprio migrante que pretende aceder irregularmente ao destino desejado¹⁹⁴. Pode haver violação de direitos humanos no processo do contrabando de migrantes, mas não é um requisito para tipificar o crime. No caso de tráfico de pessoas, há recomendações internacionais no sentido de que a vítima não seja considerada, nem punida, como autora de um crime cometido por causa da sua condição, ainda que esteja em situação irregular no país de destino¹⁹⁵ (MJ, 2013, p. 35).

Existe ainda o caso da migração irregular, em que não há um intermediador no transporte ou no acesso ao país de destino, nem há o elemento da exploração. Trata-se de uma violação das leis migratórias por parte daquele que decide migrar mesmo que em desrespeito à legislação do país de destino ou de trânsito¹⁹⁶ (MJ, 2013, p. 35).

Por fim, a situação dos refugiados e requerentes de asilo, cujos motivos para deixar seus países estão relacionados à necessidade de proteção internacional humanitária,

194 Particularmente no Brasil, a violação das leis migratórias é uma infração de natureza administrativa, não de natureza penal, nos termos do art. 125 do Estatuto do Estrangeiro (Lei nº 6.815/80) (1980, citado por MJ, 2013, p. 35).

195 Sobre o assunto, ver *Office of the Special Representative and Co-ordinator for Combating Trafficking in Human Beings* (2013). Policy and legislative recommendations towards the effective implementation of the non-punishment provision with regard to victims of trafficking. Viena (2013, citado por MJ, 2013, p. 35).

196 Referência importante nesta discussão é o documento do UNODC (2011, citado por MJ, 2013, p. 35), *Smuggling of Migrants: a Global Review*.

mas que, por vezes, se encontram junto a migrantes econômicos, documentados e indocumentados, e pessoas traficadas, utilizando as mesmas rotas e, em alguns casos, enfrentando perigos semelhantes (MJ, 2013, p. 36).

Estes são movimentos populacionais complexos que acabam sendo estudados junto à discussão sobre contrabando de migrantes e tráfico de pessoas. Portanto, constituem-se em fenômenos multifacetados, transfronteiriços por excelência, que requerem conhecimento e investigação aprofundados, além de medidas de prevenção, repressão e assistência às suas vítimas. Estas medidas devem ser tão internacionais e geograficamente abrangentes quanto os fenômenos associados (MJ, 2013, p. 36).

3 Contrabando de Madeira

Como em toda a Amazônia, verifica-se rotineiramente, nessa área, o contrabando de madeira. Mesmo não tendo sido detectadas tentativas de remessa direta desse produto ao exterior, por via fluvial e marítima, pode-se afirmar que este crime é potencializado a partir do transporte de toras e tábuas de madeiras extraídas ilegalmente de florestas primárias, tratando-se de crime ambiental grave, quando também não provoca risco à segurança da navegação por excessos de carga e presença de toras de madeira flutuando livremente nos rios.

Apesar de não envolver o combate direto ao contrabando de madeira, as apreensões de balsas e embarcações regionais transportando madeira ilegal, pelos navios do ComGptPatNavN, em coordenação com o Grupamento Fluvial da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social do Pará (GFlu) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), têm agregado valor indiretamente no enfrentamento a essa modalidade de ilícito. Além da perda de todo o material (madeira e

embarcações), estas ações resultam em multas, processos criminais na justiça comum e prejuízos operacionais de monta a seus proprietários.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Ver artigos: “Operação apreende mais de mil metros cúbicos de madeira no Pará” (G1 PA, 2013); e “Grupamento Fluvial e Marinha apreendem madeira irregular” (SANTOS, 2013).

**ANEXO A - GRUNORTNORMA N° 60-01 - Procedimentos Gerais para Condução,
Manutenção, Adestramento, Aprestamento e Padronização das LAR**

MARINHA DO BRASIL

COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO NORTE

BELÉM, PA.
Em 9 de abril de 2014.

GRUNORTNORMA N° 60-01

Assunto: Procedimentos Gerais para Condução, Manutenção, Adestramento, Aprestamento e Padronização das Lanchas de Ação Rápida (LAR).

Referências: a) Manual de Manutenção dos motores marítimos Volvo Penta Série D4 225, KAD 43 e (Cummins MerCruiser Diesel Mercury) QSD 2.8;
b) Parts Catalogue Marine Engines D42 Volvo Penta e Operation, Maintenance & Warranty Manual (Cummins MerCruiser Diesel) QSD 2.8; e
c) ENGENALMARINST N° 60-01D.

Anexos: A) Programa de Manutenção das LAR;
B) Palamenta Básica das LAR;
C) Modelo de Briefing para a Guarnição e Patrões das LAR;
D) Lista de Verificação para Passagem de Responsabilidade das LAR;
E) Sobressalentes Necessários para Manutenção de 1º Escalões das LAR;
F) Ficha qualificação de Adestramento de Patrões de LAR;
G) Papeleta de Verificação Diária das LAR; e
H) Características Padronizadas de Pintura das LAR.

1 - PROPÓSITO

Estabelecer normas e procedimentos para manutenção, condução, adestramento, qualificação, padronização de pinturas e apreçamento em situações de emergência, cuidados especiais com os equipamentos e passagem de responsabilidade para o Navio recebedor das Lanchas de Ação Rápida (LAR) como embarcações orgânicas do mesmo, denominado Navio-Mãe.

2 - EXECUÇÃO

2.1 - Manutenção

2.1.1 - Manutenção do Motor e da Transmissão

O mais antigo da guarnição de cada LAR é o responsável por fazer cumprir as rotinas de manutenção da propulsão de cada LAR, auxiliado pelo Navio-Mãe, conforme as referências a e b, discriminadas no Anexo A, bem como, o lançamento dessas rotinas em livro registro de LAR. As rotinas de manutenção são estabelecidas por horas de funcionamento do motor. Poderá haver redução de alguns intervalos de manutenção, bem como a introdução de outras atividades, fruto da experiência adquirida ao longo do tempo. Caso isso venha ocorrer, deverá ser encaminhada proposta de alteração para avaliação do ComGptPatNavN.

2.1.2 - Manutenção do casco

Inspeções periódicas, bem como, após longos períodos de utilização da LAR, deverão ser conduzidas nas obras mortas e vivas, a fim de se detectar avarias no casco que comprometam a estanqueidade das LAR. Uma atenção a mais deverá ser dada às canaletas de comunicação das seções de vante da LAR com o compartimento do motor. Uma vez obstruídas, ocorrerá o represamento da água na seção de vante, podendo criar instabilidade e trazer certo perigo em manobras de peso a bordo. O porão do compartimento do motor deverá estar seco por ocasião das referidas manobras.

2.1.3 - Manutenção dos equipamentos eletrônicos

Não é recomendado que os equipamentos eletrônicos fiquem instalados permanentemente nas LAR. Caso isto seja inevitável, o mais antigo da guarnição da LAR deverá providenciar proteção adequada para se evitar a ação do tempo sobre os referidos equipamentos. As LAR deverão possuir cobertura para os equipamentos eletrônicos.

2.1.4 - Manutenção da palamenta básica

O mais antigo da guarnição da LAR, auxiliado pelo Navio-Mãe, deverá providenciar e manter a palamenta básica constante do Anexo B, destinada a prover a segurança da Tripulação da LAR, assim como, a sua melhor operação.

2.1.5 - Manutenção durante longo período de utilização

Nas operações em que seja necessária a utilização da LAR por longos períodos, o Navio-Mãe deverá coordenar um revezamento das lanchas e sua tripulação, de modo que a cada 24 horas de funcionamento seja possível o seu recolhimento ao berço, para que sejam realizadas inspeções de casco e de rabeta. Atenção especial deverá ser dada à folga nos hélices, corta linhas e cone de travamento do hélice. Uma folga neste conjunto pode ocasionar trepidação, levando ao afrouxamento do parafuso de fixação do par de hélice e, conseqüentemente, a perda do hélice externo, conforme as referências a e b.

Deverá ser verificado o funcionamento geral da lancha, principalmente quanto ao possível superaquecimento do motor, causado pela desagregação do material do rotor de borracha (impelidor) do sistema aberto de resfriamento. Uma deficiência de lubrificação pode ocorrer devido à presença de água no óleo lubrificante ou contaminação por óleo diesel, o ralo de aspiração da bomba d'água entupido, (sistema de resfriamento externo), conforme as referências a e b.

2.1.6 - Manutenções diversas

Qualquer outro tipo de manutenção que vise a elevar as condições de disponibilidade da LAR poderá ser conduzida por cada meio, em procedimentos internos, ficando a critério do Navio-Mãe a confecção de listas de verificações para antes e depois de cada utilização da LAR.

2.1.7 - Condição de operacionalidade da LAR

O Navio-Mãe deverá informar prontamente ao ComGptPatNavN/CGT, por meio de

mensagem, quaisquer alterações na condição de operacionalidade da LAR.

2.2 - Condução e Emprego Operativo das Lanchas de Ação rápida (LAR)

2.2.1 - Rotação de Segurança dos motores

1) Restrições de velocidade:

- a) RPM mínima: 2.600 RPM, consumo estimado 14,8 L/H e velocidade na superfície de 15 nós (abaixo desta RPM está sujeita a ocorrência de carbonização das camisas dos MCP e bicos injetores e turbinas);
- b) RPM de cruzeiro: 3.000 RPM, consumo estimado 22,0 L/H e velocidade na superfície de 25 nós; e
- c) RPM máxima: 3.800 RPM, consumo estimado 49,6 L/H e velocidade na superfície de 35 nós, conforme as referências a e b.

2) Procedimentos Mandatórios:

- a) Todo lançamento e recolhimento, deverão ser precedidos de briefing e debriefing. Deverão ser abordados os procedimentos de comunicações, segurança e a cinemática a ser cumprida.

b) Condução das LAR:

- a cada 150h de funcionamento dos MCP o óleo lubrificante deverá ser Substituído, conforme as referências a e b ;e
- Todo controle, manutenção e pintura deverá ser providenciado pelo mais antigo da guarnição de cada LAR, recebendo o devido auxílio do Navio-Mãe, conforme referência c.

3) Procedimentos Proibitivos:

a) As LAR não deverão ser empregadas:

- Para realizar sondagens em baixa velocidade, por tempo superior 01h;
- Em fainas de reboque de embarcações de porte superior ao de uma LAR;
- Em estado de mar superior a um;
- Sem cinemática/derrota planejada;
- Sem comunicações;
- Sem recursos de esgoto;
- Sem pessoal não qualificado;
- Excedendo a Jornada de Atividade de Emprego da LAR (JAEL) de 08h de operação contínua;
- No período diurno, acima do horizonte de comunicações rádio; e
- No período noturno, fora do visual do Navio-Mãe.

b) Quando embarcados, os militares das guarnições das LAR deverão ser empregados, preferencialmente, nas tarefas atinentes à manutenção em proveito ao adestramento das equipes de bordo.

2.2.2 - Realização de Briefing

Os lançamentos das LAR deverão ser precedidos de briefing. Desse modo, os patrões serão adestrados nos respectivos procedimentos e, antes de cada missão, receberão briefing específico, onde serão fornecidas as informações necessárias ao cumprimento da missão. O modelo básico de briefing consta do Anexo C. **Em nenhuma hipótese a LAR será lançada sem o devido briefing.**

2.2.3 - Limitações do emprego das LAR

A LAR é uma embarcação de planeio de alta desempenho, porém, pelo fato de ser uma lancha aberta, com proa levemente inclinada e possuir pequena distância entre a borda-falsa e a linha d'água (em média 0,5 metro), não é adequada à navegação em mar aberto ou em superfícies com amplitudes de onda superiores a 0,6 metro. Todavia, são essas características que contribuem para que a LAR tenha condições de transportar uma grande quantidade de

militares (considerando as suas reduzidas dimensões), oferecendo ótima capacidade de mobilidade no desembarque de pessoal pela proa ou até pelos bordos.

Em virtude da LAR ter sido projetada apenas para navegação fluvial, a bomba de porão foi dimensionada para esgotar a entrada de água de chuva ou pequenas quantidades no decorrer de sua operação. A entrada de água em grande quantidade, seja pelo efeito de uma onda de grande amplitude, pela desaceleração brusca do motor, por uma condição adversa de navegação ou quando estiver sendo rebocada, pode vir a provocar um efeito de superfície livre na embarcação capaz de facilitar a entrada de água, havendo real possibilidade de afundamento.

A navegação em baixas profundidades deve ser cautelosa e auxiliada pelo uso de ecobatímetros, evitando-se assim a colisão da rabeta com o fundo.

2.2.4 - Emprego em Manobras de Atracação e Transporte de Pessoal

As LAR não deverão ser empregadas, exceto em situações excepcionais definidas pelo Comandante do Navio-Mãe e mais antigo de cada guarnição da LAR, em manobras de atracação, desatracação e transporte de pessoal. Para esse tipo de faina deve ser priorizado o emprego de suas Embarcações Orgânicas (E.O) ou ETT (Embarcação de Transporte de Tropa), caso façam parte de sua dotação de bordo.

2.2.5 - Emprego Operativo da LAR

As LAR serão empregadas de acordo com os procedimentos operativos determinados para uma Operação Ribeirinha, Patrulha Fluvial ou outra missão operativa qualquer especificada. De modo a orientar os Navios subordinados, ficam estabelecidos os seguintes parâmetros para o emprego operativo da LAR:

a) operando na direção do deslocamento do Navio-mãe, quando em PATFLU ou outra missão que não OpeRib:

No período diurno, as LAR poderão operar até o limite de afastamento máximo de 30 MN, mesmo sem comunicações bilaterais com o Navio-Mãe, desde que operem em dupla com uma outra LAR e a cinemática adotada seja a mesma do Navio-Mãe.

Quando operando individualmente no período diurno, a LAR poderá afastar-se do Navio-Mãe até a distância de 15MN ou alcance VHF, desde que a cinemática adotada seja a mesma do Navio-Mãe.

No período noturno, a LAR poderá afastar-se até 20MN, desde que operando em dupla com outra LAR, possuindo comunicações bilaterais e cinemática com o Navio-mãe.

Quando operando individualmente no período noturno, a LAR poderá afastar-se até 5MN, desde que possua comunicações com o Navio-mãe.

b) operando na direção contrária ao deslocamento do Navio-mãe, quando em PATFLU ou outra missão que não OpeRib:

Tanto no período diurno quanto no noturno, as LAR devem permanecer dentro do alcance de 10MN e com comunicações com o Navio-mãe.

c) operando a montante ou a jusante de uma área de patrulha do Navio-mãe, em OpeRib:

Tanto no período diurno quanto no noturno, a LAR deve permanecer dentro do alcance de comunicações com o Navio-mãe.

2.3 - Situações de emergência

Durante o emprego da LAR, poderão ocorrer situações de emergência, afetando assim a segurança do pessoal e do material. A fim de saná-las, bem como garantir o cumprimento das tarefas atribuídas, deverão ser adotados procedimentos adequados para cada tipo de situação, os quais deverão ser do pleno conhecimento da guarnição da lancha.

2.3.1 - Procedimentos para as situações de emergência

2.3.1.1 - Perda de comunicações

Após serem testadas todas as opções de comunicações (canais secundários de VHF, HF) e/ou verificar problemas com os equipamentos de comunicações, deverão se aproximar do Navio-Mãe ou de outra embarcação que possa auxiliar na disseminação da restrição de comunicação e aguardar orientações do Navio.

Deverá ser considerada a utilização de pirotécnicos nos casos de perda de comunicações.

2.3.1.2 - Desorientação

Entende-se por desorientação a perda de posicionamento relativo da LAR, tomando por referência o Navio-Mãe ou a posição em relação aos croquis da área, geralmente ocorrendo com mais frequência à noite ou dentro de paranás ou furos.

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo patrão na ocorrência da desorientação:

a) Entrar em contato com o Navio-Mãe (VHF ou HF), informando sua posição GPS, caso disponível, ou sua posição em relação a acidentes geográficos notáveis ou localidades, pontos de prévio conhecimento (citados em “briefing”);

b) Informar ao Navio-Mãe o período em que está desorientado e a direção-geral adotada desde então (última posição conhecida);

c) Caso possível, dependendo da descrição da missão e se a área for amiga, obter informações com o tráfego ribeirinho e repassá-las ao Navio-Mãe;

d) Procurar sempre a calha principal do rio em que o Navio-Mãe (ou outro navio amigo) esteja navegando. Não realizar qualquer outra manobra sem obter o mínimo de informações necessárias (evitar piorar a situação e aumentar riscos);

e) Estar pronto para empregar holofote, luzes de navegação, luz de polícia ou pirotécnicos, caso determinado; e

f) Caso continue desorientado, o patrão deverá abarrancar/fundear e aguardar instruções, via fonia, conforme determinado pelo Navio-Mãe.

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo Navio-Mãe:

a) Plotar na carta a última posição estimada ou conhecida da LAR, ou sua posição GPS / estimada informada pela mesma. Orientá-la a partir dessas informações;

b) Caso não existam as informações necessárias para determinar a posição atualizada da LAR, estimar a posição provável a partir dos dados disponíveis, como período em que a mesma permaneceu desorientada e as manobras conhecidas (direção-geral assumida). Tentar orientar a LAR com esses dados;

c) Manobrar para aproximar-se da última posição conhecida, mantendo-o sempre na calha principal do rio em que estava navegando quando a LAR se afastou;

d) Empregar holofotes ou pirotécnicos para auxiliar a LAR a identificar a sua posição; e

e) Empregar a aeronave, se possível, no período diurno.

2.3.1.3 - Encalhe

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo patrão na ocorrência de encalhe:

a) Parar o motor imediatamente e içar a rabeta;

- b) Informar prontamente o encalhe ao Navio-Mãe;
- c) Não forçar a passagem;
- d) Tentar o desencalhe seguindo as orientações do item 2.3.1.4; e
- e) No caso de insucesso, aguardar instruções do Navio-Mãe.

2.3.1.4 - Desencalhe

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo patrão na ocorrência de desencalhe:

- a) Permanecer com o motor parado e a rabeta içada;
- b) Jogar o ancorote cerca de 10 metros no sentido contrário ao que ocorreu o encalhe;
- c) Forçar um banzeiro através do deslocamento da Tripulação da LAR entre a popa e a proa e vice-versa;
- d) Puxar o cabo do ancorote para tentar um deslocamento da LAR no sentido do mesmo;
- e) Caso seja seguro, parte da Tripulação deverá ir para a água para tentar empurrar a LAR;
- f) Assim que ocorrer o desencalhe, afastar-se da área do encalhe com o auxílio dos remos;
- g) Verificar se a rabeta está danificada;
- h) Verificar se a bomba de circulação interna do motor não está com areia e se o rotor de borracha não está fragmentado pela ação da areia;
- i) Depois das verificações citadas e não se constatando nenhuma anormalidade, arriar a rabeta (certificar-se que a rabeta está totalmente arriada e que não existe possibilidade de bater no fundo) e partir o motor;
- j) Ficar atento a qualquer ruído anormal na transmissão; e
- k) A LAR deverá ser conduzida imediatamente ao Navio-Mãe para uma inspeção rigorosa, posto que o comprometimento do resfriamento do motor, em virtude da entrada de areia no sistema de circulação, pode levar a altas temperaturas e à queima de juntas do motor.

2.3.1.5 - Encalhe ou colisão em pedra, com rompimento de chapa

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo patrão na ocorrência de encalhe ou colisão em pedra:

- a) Parar o motor imediatamente e içar a rabeta;
- b) Informar prontamente ao Navio;
- c) Utilizar os coletes salva-vidas para tamponar o furo e deslocar-se o mais rápido possível para a margem;
- d) Procurar passar as bossas nas árvores disponíveis na margem; e
- e) Tentar evitar ao máximo o alagamento da praça de máquinas, nem que, para isso, necessite-se encalhar a LAR na margem mais próxima.

2.3.1.6 - Panes na propulsão ou elétricas

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo patrão na ocorrência de panes na

propulsão ou elétricas:

- a) Informar prontamente ao Navio-Mãe;
- b) Procurar fundear ou usar remos, caso seja necessário, a fim de levar a LAR para junto da margem ou para outro lugar seguro; e
- c) Considerar o emprego de pirotécnicos para mostrar sua posição ou sinalizar que há algo errado, caso não seja possível comunicação via rádio.

2.3.1.7 - Acidente com pessoal

As seguintes ações deverão ser tomadas pelo patrão na ocorrência de acidente com pessoal:

- a) Informar prontamente ao Navio-Mãe;
- b) Interromper a missão e regressar ao Navio-Mãe; e
- c) Caso as comunicações via rádio não sejam possíveis, considerar o emprego das luzes de polícia, holofote ou pirotécnicos para chamar a atenção do Navio-Mãe e facilitar a localização da LAR.

2.4 - Cuidados gerais com equipamentos e acessórios

2.4.1 - Equipamentos eletrônicos

O patrão deverá ter sempre a bordo da LAR capas para proteger os equipamentos eletrônicos no caso de mau tempo.

2.4.2 - Equipamentos / contatos elétricos

Antes do emprego da LAR, todos equipamentos elétricos e luzes deverão ser testados. As baterias deverão ser verificadas e colocadas em carga, caso seja necessário (efetuar carga da bateria com a tampa do compartimento aberta, para se evitar acúmulo de gases explosivos). Atenção especial deverá ser dada à bomba de esgoto elétrica do compartimento do motor quanto ao possível entupimento da sua aspiração. Todos os fusíveis deverão ser testados ou substituídos, caso necessário.

2.4.3 - Propulsão

2.4.3.1 - Filtros

Quanto à verificação de filtros, deverá ser cumprido o preconizado no Anexo A. Entretanto, o dreno de água do pré-filtro de óleo combustível deverá ser realizado sempre antes da utilização ou após longos períodos de operação.

2.4.3.2 - Correias e Coifa do Cardin

As correias da transmissão deverão ser verificadas quanto às folgas e se estão limpas de óleo. A presença de óleo nas correias pode facilitar sua fuga do esticador ou das polias.

A Coifa do Cardin deverá ser verificada quanto sua integridade e rigidez.

2.4.3.3 - Óleo combustível ou lubrificante

Qualquer vazamento de óleo deverá ser corrigido assim que verificado;

Todo abastecimento com óleo combustível é inteira responsabilidade do Comandante do Navio-Mãe e o mais antigo da guarnição de LAR;

Deverá ser realizado teste com pasta d'água sempre que houver dúvida da origem do combustível; e

O abastecimento da LAR deverá ser do tanque de serviço.

2.4.4 - Palamenta da LAR:

O patrão da LAR é o responsável pelo recebimento, emprego e devolução de toda a palamenta da LAR.

2.5 - Passagem de responsabilidade

Ao receber ou entregar uma LAR, o Navio-Mãe deverá exigir, dos militares responsáveis pelo recebimento/passagem o cumprimento da lista de verificação constante do Anexo D, devendo, ao final da ação, ser gerado um recibo para controle de ambos. O Navio recebedor deverá passar uma mensagem para o ComGptPatNavN, informando todas as discrepâncias da LAR por ocasião do recebimento.

Em caso de pequeno reparo durante as missões, o Navio-Mãe deverá prestar todo apoio com pessoal e material necessário para sanar à avaria ocorrida;

O Navio-Mãe deverá prover apoio de alojamento e rancho necessário para a guarnição da LAR, e também a guarda de armamento/palamentas e munições;

2.6 – Sobressalentes

O ComGptPatNavN deverá envidar esforços para concentrar a bordo os sobressalentes necessários para executar reparos de 1º escalão durante as comissões. O Anexo E apresenta uma sugestão de dotação mínima de sobressalentes, com seus respectivos números de referência e quantidades necessárias.

2.7 - Pintura e Padronização das LAR

As LAR deverão ser pintadas com tinta de acabamento alquídica fosca cor cinza conforme as referências c, discriminadas no Anexo H.

O piso interior e as obras vivas (da quilha à marca de calado) deverão ser pintados com tinta de acabamento alquídica (semi-brilhante) cor preta (ref. Munssell N-1);

2.8 - Patrões

Os patrões deverão ser formalmente qualificados por Ordem de Serviço (OS). Para a qualificação do pessoal, ComGptPatNavN/Navio deverá providenciar aulas teóricas e práticas onde constem os assuntos descritos no Anexo E. O militar mais antigo de cada guarnição de LAR é responsável pelo adestramento, manutenção e aprestamento das LAR.

2.8.1- Guarnição mínimas das LAR

Composição da equipe de PATNAV/IN:

Mínima: 4 (quatro) militares;

Um patrão, um proeiro e dois Inspetores-Navais; e

Ideal: 6 (seis) militares.

Um patrão, um proeiro e dois Inspetores-Navais e 2 (FN).

2.8.2 - Sistema de Manutenção Planejada

O Encarregado da lancha deverá observar o cumprimento da rotina diária de manutenção constante do Anexo G.

2.9 - Ferramentas

As dotadas neste Comando de Força deverão atender as características de padronização previstas no Anexo H.

3 - VIGÊNCIA

Esta GRUNORTNOMA entra em vigor na data de sua publicação.

4 - CANCELAMENTO

Esta GRUNORTNOMA cancela a de nº 50-01.

JACKSON SALES DA SILVA
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante

ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição:
Lista 841-Com4ºDN-BNVC-GPNN-60
DPHDM (Arq MB)
Arquivo

ANEXO A - PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DAS LAR

ALFA – SISTEMA DE MANUTENÇÃO PLANEJADA (SMP)

A) Diariamente antes do primeiro funcionamento e entre funcionamentos:

- Verificar a chave geral de baterias;
- Ligar todos os disjuntores;
- Efetuar esgoto da praça de máquinas e salão de transporte de tropa;
- Verificar o nível de óleo do motor;
- Verificar o nível do líquido de refrigeração;
- Verificar a integridade e rigidez da coifa do cardin;
- Verificar a tensão e integridade das correias de transmissão;
- Drenar a água do pré-filtro de óleo combustível;
- Partir o MCP e esperar a temperatura de trabalho do motor 80C; e
- Colocar o TRIM zero (0) e iniciar sua sangradura e depois em (- 3) para os MCP Volvo Penta e (+5) para os MCP MERCURY.

- Obs : o Supervisor de serviço deverá inteira-se das condições e local de atracação das LAR .

- Efetuar esgoto da praça de máquinas e salão de transporte de tropa após o expediente e rotina de domingo.

B) Quinzenalmente:

- Drenar a água dos filtros e pré-filtros de óleo combustível;
- Verificar a tensão e integridade das correias de transmissão e tensor;
- Verificar a integridade e rigidez da coifa do cardin;
- Limpeza do ralo de aspiração de água do rio;
- Verificar o nível de eletrólito da bateria;
- Verificar o nível de óleo da redutora / reversora;
- Verificar a proteção contra corrosão (anodo de magnésio) da coluna propulsora (rabeta);
- Verificar o nível de óleo de bomba de “TRIM”;
- Verificar o nível de óleo da direção;
- Verificar os equipamentos eletrônicos;
- Verificar o rádio VHF e efetuar chamada com os Navios; e
- Verificar as borças, caso estejam corçadas substituí-las.

C) A cada 100 horas de funcionamento ou três meses:

- Engraxar as estrias das hélices;
- Lubrificar as buchas do capacete e garfo;
- Verificar as coifas;
- Verificar o filtro de ar, caso esteja sujo substituí-lo.

D) A cada 100 horas de funcionamento ou seis meses:

- Trocar óleo e filtro do motor; (NEB 190010865 extra turbo (15W40W));
- Verificar nível de óleo do “TRIM” e direção;

- Verificar o nível de óleo do compressor;
- Verificar rotor da bomba de sucção da água do rio;
- Inspeccionar correias e esticadores, trocar caso necessário;
- Inspeccionar quanto a possíveis vazamentos de água, óleo e combustível, corrigir caso necessário;
- Verificar coifa do cardin quanto a integridade e rigidez; e
- Inspeccionar e lubrificar as cruzetas.

E) Após 200 horas de funcionamento ou 12 meses:

- Substituir o filtro de ar;
- Verificar a tensão e integridade das correias de transmissão;
- Verificar as coifas quanto a integridade e rigidez;
- Substituir o filtro de ventilação do cárter;
- Substituir os filtros e pré-filtros de combustível;
- Substituir o líquido de refrigeração;
- Substituir o filtro e pré-filtro de combustível;
- Verificar o eixo da bomba aspiração de água do rio;
- Trocar o óleo da coluna propulsora; e
- Ajustar folgas das válvulas.

- Obs: A cada 12 meses deverá ser efetuada limpeza das colméias do aftercooler e resfriador de óleo, e efetuada a troca do líquido de arrefecimento.

F) Após 300 horas de funcionamento ou 12 meses substituí-las:

- Filtro de lubrificante by pass
- Filtro de combustível;
- Elemento do filtro RACOR;
- Filtro do suspiro;
- Filtro de ar;
- Aditivo 5lt;
- Óleo sintético da rabetá;
- Óleo sintético do motor 15W40VDS;
- Correia de distribuição;
- Sanfona da cruzeta ;
- Rolamento da carcaça;
- Retentor do canhão;
- Travas;
- Bucha da carcaça;
- Ralo do filtro;
- Oring do trocador de calor;
- Arruela plástica;
- Parafuso da arruela plástica;
- Verificar quanto a desgaste dos jogos de hélices, caso necessário trocar;
- Trocar esticadores das correias;
- Trocar as correias;
- Verificar pressão de abertura dos bicos injetores;
- Ajuste da folga das válvulas;

- Atualização de SOFTWARE e configuração do sistema;
- Descarbonização do TRUBO COMPRESSOR e balanceamento dinâmico estático e teste.
- Obs : A cada 12 meses deverá ser efetuada limpeza das colméias do aftercooler e resfriador de óleo, efetuar a troca do líquido de arrefecimento.

G) Atividades que necessitam de apoio em oficinas especializadas:

- 1) Primeira inspeção de revisão:
 - De acordo com as instruções constantes do manual de serviço.
- 2) Após cada 200 horas de funcionamento:
 - Ajuste da folga das válvulas; e
 - Verificação do turbo.
- 3) Uma vez de dois em dois anos:
 - Substituição da junta universal e dos foles de escape e da transmissão.
- 4) Após cada 500 horas de funcionamento ou pelo menos, uma vez de dois em dois anos substitui-las:
 - Vedante do veio do hélice na caixa redutora-reversora.
 - Sanfona da cruzeta ;
 - Rolamento da carcaça;
 - Retentor do canhão;
 - Travas;
 - Bucha da carcaça;
 - Ralo do filtro;
 - Oring do trocador de calor;
 - Arruela plástica;
 - Parafuso da arruela plástica ;
 - Verificar quanto a desgaste do jogos de hélices, se necessário trocar;
 - Cruzetas;
 - Botão e potenciômetro do TRIM; e
 - Relés do TRIM.
- 5) Após cada 600 horas de funcionamento ou pelo menos, uma vez de três em três anos:
 - Substituição dos jogos de hélices.
 - Unidades injetoras;
 - Ajuste da folga das válvulas;
 - Válvula da flauta;
 - Cabo de comando;
 - Atuador do POWER TRIM;

H) Rotinas que deverão ser discriminadas e solicitadas em PS por ocasião do PM ou de 3 em 3 anos):

- 1) Decapagem / Pintura da LAR de acordo com a referencia c;
- 2) Inspeção do sistema elétrico quanto a continuidade;
- 3) Verificação do estado dos Jazentes do motor e fixação do conjunto motor/ transmissão / rabeta;
- 4) Limpeza do tanque de combustível;

- 5) Verificar balanceamentos e folgas do turbo compressor;
- 6) Verificar a pressão de compressão do motor;
- 7) Ajustar folga das válvulas;
- 8) Troca dos mangotes flexíveis do motor;
- 9) Revisão de bomba injetora;
- 10) Troca de bicos injetores; e
- 11) Todos os itens do item (F).

BRAVO - SUGESTÃO DE SOBRESSALENTES NECESSÁRIOS PARA A MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO DAS LAR .

ITEM	DESCRIÇÃO	QTD
1	FILTRO DE ÓLEO LUBRIFICANTE	01UN
2	MANGUEIRA INTERCOOLER ENTRADA	01UN
3	MANGOTE INTERCOOLER SAÍDA	01UN
4	FILTRO DE ÓLEO COMBUSTIVEL	01UN
5	FILTRO RACOR	01UN
6	FILTRO DE AR	01UN
7	CORREIA DO TURBO COMPRESSOR	01UN
8	TENSOR DA CORREIA	01UN
9	TAMPA DO RALO	01UN
10	TELA DO RALO	01UN
11	IMPELIDOR	01UN
12	CORREIA DA BOMBA D'ÁGUA	01UN
13	CORREIA DO ALTERNADOR	01UN
14	RELÉ DE PARTIDA	01UN
15	CAIXA PRETA	01UN
16	COIFA DO CARDAN	01UN
17	JOGO DE HÉLICE COMPLETA	01UN
18	COIFA DESCARGA DOS GASES	01UN
19	CORREIA DA BOMBA HIDRÁULICA	01UN
20	COIFA DA DESCARGA DA TURBINA	01UN
21	CABO DE COMANDO/ACELERAÇÃO	01UN
22	MANETE	01UN
23	MANGUEIRA SAÍDA DA TURBINA CIRCUITO ABERTO	01UN
24	MANGUEIRA DA VÁLVULA TERMOSTÁTICA CIRCUITO FECHADO	01UN
25	MANGUEIRA DE RETORNO DA VÁLVULA TERMOSTÁTICA	01UN
26	MANGUEIRA SAÍDA DO TANQUE DE EXPANSÃO	01UN
27	MANGUEIRA DA TOMADA D'ÁGUA RABETA	01UN
28	MANGUEIRA SAÍDA DO RALO DO CIRCUITO ABERTO	01UN
29	MANGUEIRA SAÍDA DO RESFRIADOR ÓLEO HIDRÁULICO	01UN
30	MANGUEIRA DA BOMBA DO CIRCUITO FECHADO	01UN
31	MANGUEIRA INTERLIGAÇÃO DA BOMBA/RALO	01UN

RAFAEL REIS SILVA
Capitão-Tenente
Encarregado da Seção de Embarcações e Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO B - PALAMENTA BÁSICA DAS LAR

- 01 Extintor de incêndio de pó químico de 01kg;
- 01 Extintor de incêndio de CO2 de 06 kg;
- 02 Bomba de esgoto manual;
- 01 Lanterna com pilhas sobressalentes;
- 01 Holofote portátil com alimentação na lancha;
- Mastro com luzes de navegação;
- Mastro de popa com luzes fixas branca e outra encarnada;
- 01 Bandeira nacional tipo 01;
- 01 Par de remos;
- 01 Ancorote com cabo de 30 m meia pol
- 02 Bóia salva-vidas com cabo de 50 m;
- 01 Megafone (para Inspeção Naval);
- 01 Choque;
- 01 Caixa de primeiros-socorros;
- 01 Caixa de ferramentas com material básico;
- 01 Bandeira alfanumérica tipo 01 (variável de acordo com instruções específicas);
- 06 Coletes salva-vidas;
- 03 Pirotécnicos de cada cor (encarnado, branco e verde);
- 04 Defensas pequenas de plástico;
- 10 Óculos de proteção de acrílico transparentes;
- 01 Ecobatímetro;
- 01 Transceptor fixo VHF / FM com antena;
- 01 Agulha magnética com iluminação;
- 01 Binóculo e/ou OVN;
- 01 Equipamento de navegação GPS;
- 01 Luz de polícia rotativa azul;
- 01 Transceptor fixo HF com acoplador e antena;
- 02 Bossas de cabo sintético flutuante e
- 01 Estropo de segurança de cabo sintético flutuante para içamento da LAR.

RAFAEL REIS SILVA
Capitão-Tenente
Encarregado da Seção de Embarcações e Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO C - MODELO DE BRIEFING PARA OS PATRÕES DAS LAR

Os seguintes documentos / orientações deverão constar dos briefings por ocasião das missões operativas:

- a) Situações de emergência no emprego das LAR);
- b) Regras para evitar interferência mútua;
- c) Regras de comportamento operativo;
- d) Croquis de navegação, com a cinemática prevista;
- e) Participação do BRIEFING as guarnições das LAR, estação da manobra, CHEOP/EGA e faxina do mestre; e
- e) Previsão meteorológica.

BRIEFING PARA O EVENTO XX-XX

- 1) Missão:
x - x - x
- 2) Área de Operações:
x - x - x
- 3) Forças Inimigas:
x - x - x
- 4) Situação:
x - x - x
- 5) Procedimentos Gerais:
x - x - x
- 6) Comunicações:
 - 6.1 - VHF FM (P/S)
 - 6.2 - HF (P/S)
 - 6.3 - VHF AM (P/S) quando operando com ANV
 - 6.4 - Indicativos Fonia:
 - Navio-
 - LAR (INDICATIVO)-
 - Outras unidades-
 - Aeronave-

RAFAEL REIS SILVA
Capitão-Tenente
Encarregado da Seção de Embarcações e Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO D - LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA
PASSAGEM DE RESPONSABILIDADE DAS LAR

- **Palamenta básica:**
Os itens da palamenta básica a serem passados deverão ser discriminados sob forma de cautela.
- Equipamentos Eletrônicos (relacionar o número de série):
 - VHF e antena;
 - HF, acoplador e antena;
 - Ecobatímetro; e
 - Equipamento de navegação GPS.
- **Armamento** portátil/palamentas
 - Metralhadora . MAG 7.62mm;
 - Fuzil 7.62mm
 - Pistola 9 mm
 - Coletes balísticos ;
 - Capacetes balísticos;
 - Coldres;
- **Instalação elétrica:**
 - Funcionamento do motor de arranque;
 - Painel de alarme;
 - Caixa de fusíveis / disjuntores;
 - Carga de bateria;
 - Funcionamento do automatismo da bomba de esgoto do porão do compartimento do motor;
 - Luzes de navegação, luz de polícia rotativa e luzes identificadoras (encarnada);
 - Funcionamento do holofote portátil; e
 - Funcionamento do indicador de carga da bateria.
- **Verificação da propulsão:**
 - Nível de óleo lubrificante;
 - Nível de fluido hidráulico da rabeta;
 - Nível de água do tanque de expansão;
 - Indicador da rabeta;
 - Indicador de RPM;
 - Funcionamento das manetes de aceleração;
 - Estado geral da rabeta;
 - Estado dos hélices;
 - Estado das correias;
 - Funcionamento do motor;
 - Entrada automática ou manual do turbo;
 - Temperatura do motor; e
 - Sistema de acionamento da rabeta.
- **Verificação das obras vivas e mortas:**
 - Furo ou fissura nas obras vivas;

- Furo ou fissura nas obras mortas;
 - Furo ou fissura no tanque combustível; e
 - Balaustrada.
-
- **Observações:**

RAFAEL REIS SILVA
Capitão-Tenente
Encarregado da Seção de Embarcações e Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO E - SUGESTÃO DE SOBRESSALENTES NECESSÁRIOS PARA A
MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO DAS LAR nº 01(KAD 43) ,07,09 e 10 (D4 225) VOLVO
PENTA

Referência: Parts Catalogue Marine Engines D4 225 e KAD 43 Volvo Penta

ITEM	DESCRIÇÃO	QTD/UN
1	FILTRO DE ÓLEO LUBRIFICANTE	02UN
2	FILTRO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL	02UN
3	SENSOR DO FILTRO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL	02 UN
4	FILTRO RACOR	02UN
5	FILTRO DE AR	02UN
6	CORREIA DO TURBO COMPRESSOR	02UN
7	TENSOR DA CORREIA	01UN
8	TAMPA DO RALO	02UN
9	TELA DO RALO	01UN
10	IMPELIDOR	02UN
11	CORREIA DA BOMBA D'ÁGUA	02UN
12	CORREIA DO ALTERNADOR	02UN
13	RELÉ DE PARTIDA	02UN
14	COIFA DO CARDAN	01UN
15	JOGO DE HÉLICE COMPLETA	02UN
16	COIFA DESCARGA DOS GASES	01UN
17	CORREIA DA BOMBA HIDRÁULICA	02UN
18	COIFA DA DESCARGA DA TURBINA	02UN
19	CABO DE COMANDO/ACELERAÇÃO	02UN
20	MANGUEIRA SAÍDA DA TURBINA CIRCUITO ABERTO	01UN
21	MANGUEIRA DA VÁLVULA TERMOSTÁTICA CIRCUITO FECHADO	01UN
22	MANGUEIRA DE RETORNO DA VÁLVULA TERMOSTÁTICA	01UN
23	MANGUEIRA SAÍDA DO TANQUE DE EXPANSÃO	02UN
24	MANGUEIRA DA TOMADA D'ÁGUA RABETA	02UN
25	MANGUEIRA SAÍDA DO RALO DO CIRCUITO ABERTO	02UN
26	MANGUEIRA SAÍDA DO RESFRIADOR ÓLEO HIDRÁULICO	01UN
27	MANGUEIRA DA BOMBA DO CIRCUITO FECHADO	01UN
28	MANGUEIRA INTERLIGAÇÃO DA BOMBA/RALO	01UN
29	SENSOR DO FILTRO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL	02UN
30	OTIMIZADOR DE COMBUSTÍVEL	01UN

**SUGESTÃO DE SOBRESSALENTES NECESSÁRIOS PARA A MANUTENÇÃO DE
1º ESCALÃO DAS LAR Nº 08 e 13**

Referência: Parts Catalogue Operation, Maintenance & Warrannty Manual (Cummins MerCruiser Diesel) QSD 2.8;

ITEM	DESCRIÇÃO	QTD/UN
1	FILTRO DE ÓLEO LUBRIFICANTE	02UN
2	FILTRO DE ÓLEO COMBUSTIVEL	02UN
3	SENSOR DO FILTRO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL	02UN
4	FILTRO RACOR	02UN
5	FILTRO DE AR	02UN
6	CORREIA DO TURBO COMPRESSOR	02UN
7	TENSOR DA CORREIA	01UN
8	TAMPA DO RALO	02UN
9	TELA DO RALO	01UN
10	IMPELIDOR	02UN
11	CORREIA DA BOMBA D'ÁGUA	02UN
12	CORREIA DO ALTERNADOR	02UN
13	RELÉ DE PARTIDA	02UN
14	COIFA DO CARDAN	01UN
15	JOGO DE HÉLICE COMPLETA	02UN
16	COIFA DESCARGA DOS GASES	01UN
17	CORREIA DA BOMBA HIDRÁULICA	02UN
18	COIFA DA DESCARGA DA TURBINA	02UN
19	CABO DE COMANDO/ACELERAÇÃO	02UN
20	MANGUEIRA SAÍDA DA TURBINA CIRCUITO ABERTO	01UN
21	MANGUEIRA DA VÁLVULA TERMOSTÁTICA CIRCUITO FECHADO	01UN
22	MANGUEIRA DE RETORNO DA VÁLVULA TERMOSTÁTICA	01UN
23	MANGUEIRA SAÍDA DO TANQUE DE EXPANSÃO	02UN
24	MANGUEIRA DA TOMADA D'ÁGUA RABETA	02UN
25	MANGUEIRA SAÍDA DO RALO DO CIRCUITO ABERTO	02UN
26	MANGUEIRA SAÍDA DO RESFRIADOR ÓLEO HIDRÁULICO	01UN
27	MANGUEIRA DA BOMBA DO CIRCUITO FECHADO	01UN
28	MANGUEIRA INTERLIGAÇÃO DA BOMBA/RALO	01UN
29	SENSOR DO FILTRO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL	02UN
30	OTIMIZADOR DE COMBUSTÍVEL	01 UN

RAFAEL REIS SILVA

Capitão-Tenente

Encarregado da Seção de Embarcações e Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO F - FICHA INDIVIDUAL DE ADESTRAMENTO DE PATRÕES DE LAR

Assuntos a serem abordados por ocasião das aulas teóricas e práticas para a qualificação dos patrões:

ITEM	ASSUNTO ABORDADO	DATA DA INSTRUÇÃO	ASSINATURA DO MILITAR QUALIFICADO	ASSINATURA DO MILITAR QUALIFICADOR
01	Agulha magnética (bússola).			
02	Alimentação dos equipamentos VHF e HF.			
03	Apresentação teórica dos equipamentos.			
04	Atracação e desatracação com navio parado e em movimento.			
05	Avárias mais comuns.			
06	Briefing com Oficial de Serviço/CHEOPE antes do guarnecimento.			
07	Lista de verificação para partida e parada.			
08	Conhecimento de cartas náuticas.			
09	Conhecimento do croqui.			
10	Cuidados com as antenas.			
11	Dados gerais do motor e suas limitações.			
12	Funcionamento básico do motor volvo-penta.			
13	Funcionamento e operação da rabeta.			
14	Iluminação da LAR.			
15	Manobras marinheiras e cuidados.			
16	Montagem dos equipamentos de VHF e HF.			
17	RIPEAM.			
18	Ordem de rumo e posicionamento no rio.			
19	Procedimentos para abordagem de embarcações em PATNAV/IN (inspeção naval).			
20	Procedimentos de emergência.			
21	Procedimentos para abarrancar.			
22	Noções básicas de Cerimonial da Marinha.			
23	Manobras em águas rasas.			
24				

	Procedimentos de segurança quando em mau tempo.			
ITEM	ASSUNTO ABORDADO	DATA DA INSTRUÇÃO	ASSINATURA DO MILITAR QUALIFICADO	ASSINATURA DO MILITAR QUALIFICADOR
25	Procedimentos de segurança para içar e arriar a LAR.			
26	Qualificados em armamento Portátil			
27	Qualificados em armamento Fixo MAG 7.62 mm			
28	Adestrados em PROFON/PROTEL			
29	Procedimento de operação do GPS			
30	Noções básica de navegação			
31	Noções básica de PRISOC/CBINC			

Encarregado da Seção de Embarcações de Apoio

Encarregado do Adestramento

Supervisor da Seção de Embarcações de Apoio

RAFAEL REIS SILVA
 Capitão-Tenente
 Encarregado da Seção de Embarcações e Apoio
 ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO G - PAPELETA DE VERIFICAÇÃO DIÁRIA DAS LAR

Data: ____ / ____ / ____

Comissão: _____

LAR: _____

ITENS A SEREM VERIFICADOS	ASSINATURA
1 - Verificar óleo lubrificante: 1) do cárter; 2) do reservatório da direção; 3) do reservatório dos cilindros hidráulicos; e 4) da rabeta.	
2 - Verificar água ou reservatório primário	
3 - Inspeccionar correias e tensores/esticadores das correias	
4 - Inspeccionar mangotes de resfriamento e óleo	
5 - Inspeccionar impelidor quanto a vazamento	
6 - Inspeccionar hélices e coifas quanto a folga	
7 - Verificar a carga da bateria	
8 - Drenar o filtro RACOR e pré-filtro	
9 - Reapertar abraçadeiras, parafusos e porcas do sistema de combustível e de resfriamento	
10 - Manter a limpeza do motor e da Praça de Máquinas	
11 - Verificar o cabo de engrazamento e aceleração	
12 - Verificar a maneta reapertando os parafusos de fixação	
13 - Inspeccionar o mangote de descarga	
14 - Inspeccionar os parafusos e porcas do braço da direção	
15 - Inspeccionar o ralo da bomba da água do rio	
16 - Verificar o nível de óleo do compressor	

Encarregado da Div. de
Máquinas/Mais antigo da
Guarnição da LAR

Encarregado da Manutenção da LAR
"MO"

RAFAEL REIS SILVA
Capitão-Tenente
Encarregado da Seção de Embarcações de Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO H - CARACTERÍSTICAS PADRONIZADAS DAS LAR

1) PINTURA

As LAR deverão ser pintadas com tinta de acabamento alquídica fosca cor cinza de acordo o contido na referencias c.

O piso interior e as obras vivas (da quilha à marca de calado) deverão ser pintados com tinta de acabamento alquídica (semi-brilhante) cor preta (ref. Munsell N-1);

Na mesma tinta preta, acima especificada, deverão ser inscritas as seguintes marcações:

- a) Nos dois costados: “MARINHA DO BRASIL” (comprimento: 260 cm x altura: 15 cm);
- b) No espelho de popa o nome da lancha. Ex: “GURUPI” (altura: 6,5cm);
- c) Na base da cabine do patrão de vante: “MARINHA” (comprimento: 30 cm x altura: 6,5 cm);
- d) Na proa BE/BB GPNN seguido do numeral (comprimento: 30 cm x altura: 6,5 cm); e
- e) Na proa, popa e salão de transporte de tropa deverá ser pintadas com tinta de acabamento alquídica fosca cor cinza antiderrapante, a fim de manter melhor eficiência da tropa por ocasião do desembarque com navio em movimento ou parado sobre máquinas.

2) PAINEL DE COMANDO E CONTROLE DO MOTOR (VOLVO PENTA)

Deverão estar instalados os seguintes indicadores do motor:

- a) Pressão e Temperatura do óleo lubrificante;
- b) Temperatura da água de arrefecimento do motor;
- c) Voltímetro da Bateria;
- d) Rotação do motor e Horímetro;
- e) Campainha do alarme sonoro e seu botão de teste; e
- f) Botão de iluminação dos instrumentos e a lâmpada “ON” do circuito elétrico.

Obs: Toda a fiação deverá ser encapada e protegida contra água.

3) CONTROLE E INDICADOR DO TRIM DA RABETA (VOLVO PENTA)

Na parte superior direita do painel de comando deverão estar instalados a botoeira e o indicador de controle do trim da rabeta.

4) MASTRO DA BANDEIRA NACIONAL

Mastro na popa de 65 cm para receber a Bandeira Nacional com luz de alcançado integrada ao penol. A bandeira Nacional deverá ser do tipo 1.

5) VERDUGOS

Os verdugos de ambos os bordos e da proa deverão ser cobertos por borracha (mangote de 3 polegadas), de modo a defender todo o costado da lancha contra batidas.

6) CAPA PARA O PAINEL DE INSTRUMENTOS

Capa de napa para proteção do painel de instrumentos (cinza). A capa deverá cobrir todo o painel.

7) LUZ DE POLÍCIA e LUZ DE NAVEGAÇÃO

Uma luz azul rotativa fixa e luzes de navegação deverá sobre a targa. A chave de acionamento deverá ser posicionada no painel de comando.

8) EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO

Deverá estar instalado um transceptor de VHF, AM e HF sob o painel de comando.

9) AGULHA MAGNÉTICA

Uma agulha magnética autocompensável, com iluminação de 12 V, removível, com base antimagnética, instalada na parte superior direita do painel de comando, em local de fácil visualização pelo condutor da LAR.

10) ARMÁRIOS

Por debaixo dos bancos laterais e do banco na popa, deverão ser confeccionados armários de alumínio, de modo a cobrir todo o espaço vazio desses bancos, com fecho para cadeado e dotado de portas rebatíveis com dobradiças fixadas no piso.

11) PORTA FLÂMULA

Um pequeno suporte para encaixe do mastro da flâmula deverá ser fixado na targa.

12) ECOBATÍMETRO

Um ecobatímetro fixo deverá estar instalado sob o painel de comando.

CARACTERÍSTICAS NÃO PADRONIZADAS DAS LAR

1) SANTO ANTÔNIO

O projeto atual das LAR, diferentemente do projeto inicial, prevê mudanças nas suas linhas de casco para alcançar uma melhor eficiência hidrodinâmica. Ao novo casco foi anexada uma estrutura em arco (Santo Antônio) para apoio de equipamentos.

2) PROTEÇÃO BALÍSTICA

O novo projeto também prevê a instalação de uma proteção balística para o condutor em vidro blindado NÍVEL III-A.

3) LINHAS DE PROA

As linhas da proa foram modificadas a fim de permitir um melhor desembarque de pessoal em abicagens de margens e praias ribeirinhas. e

4) Deverá ser instalados baústre BE/BB para facilitar o embarque e desembarque da tropa.

RAFAEL REIS SILVA

Capitão-Tenente

Encarregado da Seção de Embarcações de Apoio

ASSINADO DIGITALMENTE

ANEXO B – Press Release de Início da Operação “Amazônia Azul”

MARINHA DO BRASIL COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS

PRESS RELEASE

Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 2014.

Marinha do Brasil realiza Operação “Amazônia Azul”

Tem início, hoje, a Operação “Amazônia Azul”.

Realizada pela Marinha do Brasil (MB), sob a coordenação do Comando de Operações Navais, a operação tem como objetivos principais: intensificar a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos e reprimir ilícitos de toda ordem nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), além de servir como preparação para a atuação da Força Naval na Copa do Mundo FIFA 2014.

Para sua execução está previsto o maior emprego simultâneo de meios e tropas pertencentes à Marinha do Brasil já realizado nas AJB. Participam da Operação cerca de 30 mil militares, 60 navios, 15 aeronaves e diversas embarcações das Capitânicas dos Portos, distribuídos por todo litoral nacional além das águas interiores. A Operação conta ainda com a colaboração e participação de outras instituições como a Força Aérea Brasileira, o Departamento de Polícia Federal, a Secretaria de Receita Federal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, a PETROBRAS e a TRANSPETRO.

Durante a operação, os navios e embarcações da Marinha realizarão ações de patrulha e de inspeção naval na Amazônia Azul, rios e lagos brasileiros. Os Fuzileiros Navais atuarão na defesa de portos, terminais petrolíferos de interesse e plataformas de petróleo. O nome atribuído à Operação – Amazônia Azul – deve-se à importância que a MB confere a esta imensa região marítima, situada na fronteira leste do Brasil, cuja a área é potencialmente estratégica e econômica assemelham-se ao da Amazônia verde, e pela qual todos os brasileiros têm a obrigação de zelar e proteger.

Pela Amazônia Azul circulam 95% do nosso comércio exterior e dela extraímos aproximadamente 90% da produção de petróleo. Da mesma forma, a pesca e a presença de

nódulos polimetálicos constituem outras fartas riquezas da Amazônia Azul. Não obstante este rico patrimônio brasileiro, as ilhas de Trindade, Fernando de Noronha e o Arquipélago de São Pedro e São Paulo constituem importante fator estratégico de nossa Nação, a ser considerado e preservado.

Assim, a MB espera, com a realização da Operação Amazônia Azul, manter seus navios, marinheiros e fuzileiros navais aprestados na nobre tarefa de zelar pelos interesses do Brasil no mar.

AMAZÔNIA AZUL
O Patrimônio brasileiro no mar

MARINHA DO BRASIL
Protegendo nossas riquezas
Cuidando da nossa gente

ANEXO C – Press Release do Andamento da Operação “Amazônia Azul”

MARINHA DO BRASIL COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS

PRESS RELEASE

Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 2014.

Marinha do Brasil realiza Operação “Amazônia Azul”

Operação representa o maior emprego de meios e tropas já realizado em águas brasileiras

Acontece, no período de 17 e 22 de fevereiro de 2014, a Operação “Amazônia Azul”, realizada pela Marinha do Brasil (MB) sob a coordenação do Comando de Operações Navais. Essa Operação tem como objetivos intensificar a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos e reprimir ilícitos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Participam da Operação cerca de 30 mil militares, 63 navios, 15 aeronaves e mais de 250 embarcações das Capitânicas dos Portos, distribuídos por todo litoral nacional além das águas interiores (rios e lagos).

Durante esse período, os navios da Marinha do Brasil estão realizando ações de patrulha e de inspeção naval em diversos pontos da costa brasileira, exercícios de defesa de portos e terminais petrolíferos e aquaviários, além de diversos treinamentos operativos com o propósito de aprimorar a nossa capacidade de comando e controle e de operação simultânea nas AJB. O legado de uma Operação desse porte é grandioso para a MB, pois estão sendo adquiridas capacidades e competências que serão úteis na atuação da Força Naval nos grandes eventos e em operações futuras.

A Operação conta, ainda, com a colaboração e participação de outras instituições, como a Força Aérea Brasileira, a Secretaria de Receita Federal, o Departamento de Polícia Federal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, a PETROBRAS e a TRANSPETRO.

“Protegendo nossas riquezas”

O nome atribuído à Operação – “Amazônia Azul” – deve-se à importância que a MB confere a essa imensa região marítima, situada na fronteira leste do Brasil, cuja área e potenciais estratégico e econômico assemelham-se ao da Amazônia verde, e pela qual todos os brasileiros têm a obrigação de zelar e proteger.

A “Amazônia Azul” é uma imensa região marítima com grandes potenciais estratégicos e econômicos. Por ela circulam 95% do comércio exterior e dela se extrai aproximadamente 90% da produção de petróleo. O mar brasileiro gera milhões de empregos, diretos e indiretos, nos setores de pesca, turismo, pesquisa e energia, irrigando recursos para a economia do país e promovendo o desenvolvimento sustentável. Trata-se, portanto, de um imenso patrimônio nacional que precisa ser conhecido e protegido por todos os brasileiros.

Assim, a MB espera, com a realização da Operação “Amazônia Azul”, manter seus navios, marinheiros e fuzileiros navais aprestados na nobre tarefa de zelar pelos interesses do Brasil no mar.

“Cuidando de nossa gente”

Outra importante vertente da Operação “Amazônia Azul” são as Ações Cívico-Sociais (ACISO) e de Assistência Hospitalar a bordo de navios da MB, cuja finalidade é auxiliar as comunidades a solucionar os seus problemas mais prementes, desenvolvendo o espírito cívico e comunitário do cidadão. Em algumas localidades, esses navios são a única oportunidade de atendimento médico e odontológico a essas populações, sendo conhecidos, por esse motivo, como “Navios da Esperança”.

As ações incluem atendimentos médicos e odontológicos, vacinação, distribuição de remédios, campanhas educativas, instalação de coberturas nas partes móveis dos motores de embarcações, a fim de evitar os acidentes por escalpelamento, entre outras atividades.

Até o momento, diversos cidadãos já foram beneficiados com tais ações da Marinha do Brasil na Operação “Amazônia Azul”, incluindo a ajuda humanitária em decorrência das chuvas no Estado de Rondônia com o deslocamento de aeronaves e navios da Operação “Amazônia Azul” para esta região.

- Na Bahia, na área do Comando do 2º Distrito Naval, estão ocorrendo atendimentos de Clínica Médica, Pediatria, Ginecologia, Fisioterapia, Nutrição, Serviço Social, Odontologia, distribuição de remédios, vacinação e palestras de Doenças Sexualmente Transmissíveis (DST) e Higiene Bucal;

- Na região Centro-Oeste, área do Comando do 6º Distrito Naval, o Navio de

Assistência Hospitalar (NAsH) “Tenente Maximiano” está realizando atendimentos na calha do Rio Cuiabá;

- No Amapá, área do Comando do 4º Distrito Naval, os atendimentos estão sendo realizados pelo Navio-Auxiliar “PARÁ”; e

- Na região amazônica, área do Comando do 9º Distrito Naval, estão acontecendo ações no Acre com o NAsH “Doutor Montenegro”, e em outras localidades ribeirinhas pelo NAsH “Carlos Chagas”.

Balanco Parcial da Operação “Amazônia Azul” 2014

O balanço parcial da Operação “Amazônia Azul”, até hoje, pode ser demonstrado na tabela a seguir:

<i>Ações</i>	<i>TOTAL *</i>
<i>Embarcações inspecionadas</i>	<i>4.508</i>
<i>Embarcações notificadas</i>	<i>653</i>
<i>Embarcações apreendidas</i>	<i>169</i>
<i>Atendimento médico e odontológico</i>	<i>3.112</i>
<i>Distribuição de remédios</i>	<i>8.243</i>
<i>Participantes extra-MB (FAB, RFB, PRF, IBAMA e ICMBio)</i>	<i>217</i>

* Dados atualizados até a quarta-feira, 19 de fevereiro de 2014.

Destacam-se algumas ocorrências observadas durante ações de patrulha/fiscalização:

- transporte irregular de 10,5 toneladas de carvão no Amapá,

- transporte sem autorização de 27m³ da espécie de madeira “Angelim” na região dos Estreitos, no Pará,

- carga ilegal de animal silvestre apreendida pelo IBAMA na região do Comando do 4º Distrito Naval;

- identificação de menor trabalhando irregularmente em embarcação na área do Comando do 3º Distrito Naval,

- encaminhamento à Receita Federal de estrangeiros que não portavam a devida documentação, na área do Comando do 4º Distrito Naval,

- identificado transporte irregular de ovos de “Tracajá”, na área do Comando do 9º Distrito Naval,

- apreensão de, aproximadamente, uma tonelada de pesca ilegal,

- porte ilegal de armamento, na área do Comando do 4º Distrito Naval.

Esses números demonstram que os objetivos da Operação estão sendo cumpridos e que os seus resultados estão contribuindo, positivamente, para a vida dos brasileiros.

Destaca-se que, nessa Operação, além das apreensões, um dos maiores ganhos para a Marinha e para o Brasil, é o monitoramento e controle em toda a “Amazônia Azul” e águas interiores, testados em sua plenitude e, portanto, a redução da ocorrência de ilícitos e crimes de toda ordem.

AMAZÔNIA AZUL

O Patrimônio brasileiro no mar

MARINHA DO BRASIL

**Protegendo nossas riquezas
Cuidando da nossa gente**

ANEXO D – Press Release de Encerramento da Operação “Amazônia Azul”

MARINHA DO BRASIL COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS

PRESS RELEASE

Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 2014.

Marinha do Brasil encerra Operação “Amazônia Azul”

Operação representou o maior emprego de meios e tropas já realizado em águas brasileiras e serviu como treinamento da Força Naval para a Copa do Mundo

A Marinha do Brasil (MB) encerrou neste sábado, 22 de fevereiro de 2014, a Operação “Amazônia Azul”, realizada sob a coordenação do Comando de Operações Navais. A Operação teve como objetivos intensificar a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos e reprimir ilícitos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), além de servir como treinamento da Força Naval para a Copa do Mundo FIFA 2014. Para atingir este propósito, foram empregados aproximadamente 30 mil militares, 63 navios, 15 aeronaves e mais de 250 embarcações das Capitânicas dos Portos, distribuídos por todo o litoral nacional e águas interiores (rios e lagos).

Ao longo de seis dias, a Marinha do Brasil intensificou as ações de patrulha e inspeção naval e realizou exercícios de defesa de portos e terminais petrolíferos e aquaviários. Na área social, ocorreram Ações Cívico-Sociais (ACISO) e de Assistência Hospitalar a bordo de navios da MB. As ações incluem atendimentos médicos e odontológicos, vacinação e distribuição de remédios, entre outras atividades. Toda a Operação foi coordenada a partir do Centro de Comando e Controle do Teatro de Operações Marítimas, sediado no Comando de Operações Navais, no Rio de Janeiro, o que aprimora a capacidade de comando e controle e de operação simultânea nas AJB.

A Operação contou, ainda, com a colaboração e participação de outras instituições, como a Força Aérea Brasileira, a Secretaria de Receita Federal, o Departamento

de Polícia Federal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, a PETROBRAS e a TRANSPETRO.

Balanco Final da Operação “Amazônia Azul” 2014

O balanço final da Operação “Amazônia Azul” pode ser demonstrado na tabela a seguir:

<i>Ações</i>	<i>TOTAL*</i>
<i>Embarcações inspecionadas</i>	<i>8.159</i>
<i>Embarcações notificadas</i>	<i>1.062</i>
<i>Embarcações apreendidas</i>	<i>239</i>
<i>Atendimento médico e odontológico</i>	<i>8289</i>
<i>Distribuição de remédios</i>	<i>28.749</i>
<i>Participantes extra-MB (FAB, RFB, PRF, IBAMA e ICMBio)</i>	<i>465</i>

Estima-se que, em parceria com os órgãos extra-MB, a Operação Amazônia Azul permitiu a aplicação de multas que totalizam mais de R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de reais).

Destacam-se algumas ocorrências/apreensões realizadas durante a Operação Amazônia Azul:

- apreensão de, aproximadamente, 15 toneladas de pesca ilegal,
- transporte irregular de 10,5 toneladas de carvão no Amapá,
- apreensão de 1.000 m³ de madeira pela Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMA/PA), no município de Portel (PA),
- apreensão de 15 mil vidros de palmito,
- transporte sem autorização de 27m³ da espécie de madeira “Angelim” na região dos Estreitos, no Pará,
- carga ilegal de animal silvestre apreendida pelo IBAMA na região do Comando do 4º Distrito Naval,
- identificação de menor trabalhando irregularmente em embarcação na área do Comando do 3º Distrito Naval,

- encaminhamento à Receita Federal de estrangeiros que não portavam a devida documentação,
- identificado transporte irregular de ovos de “Tracajá”, na área do Comando do 9º Distrito Naval,
- porte ilegal de armamento, na área do Comando do 4º Distrito Naval,
- apreensão de combustível contrabandeado na área do Comando do 9º Distrito Naval.

AMAZÔNIA AZUL
O Patrimônio brasileiro no mar

MARINHA DO BRASIL
Protegendo nossas riquezas
Cuidando da nossa gente

ANEXO E – Ilustrações

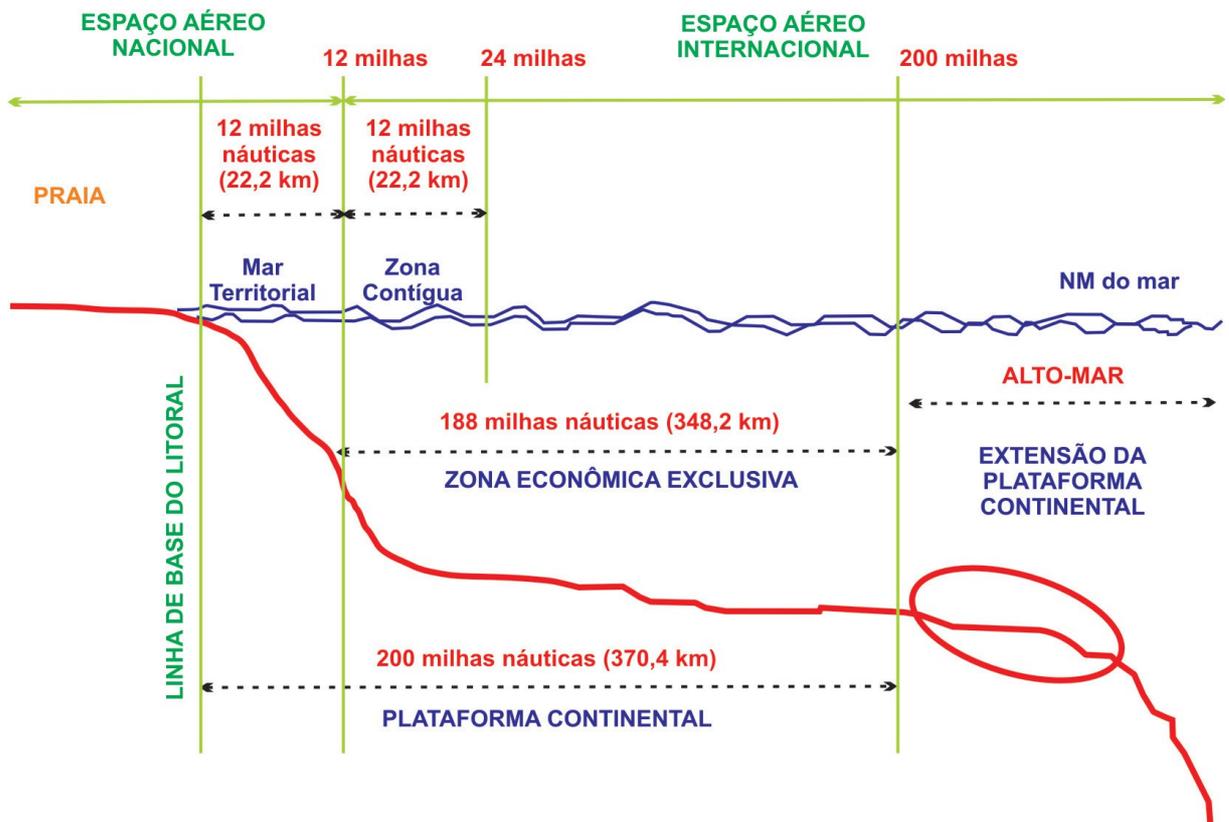


FIGURA 1 – Esquema detalhado dos limites marinhos legais e suas especificações técnicas

Fonte: IBGE, 2011, p. 29

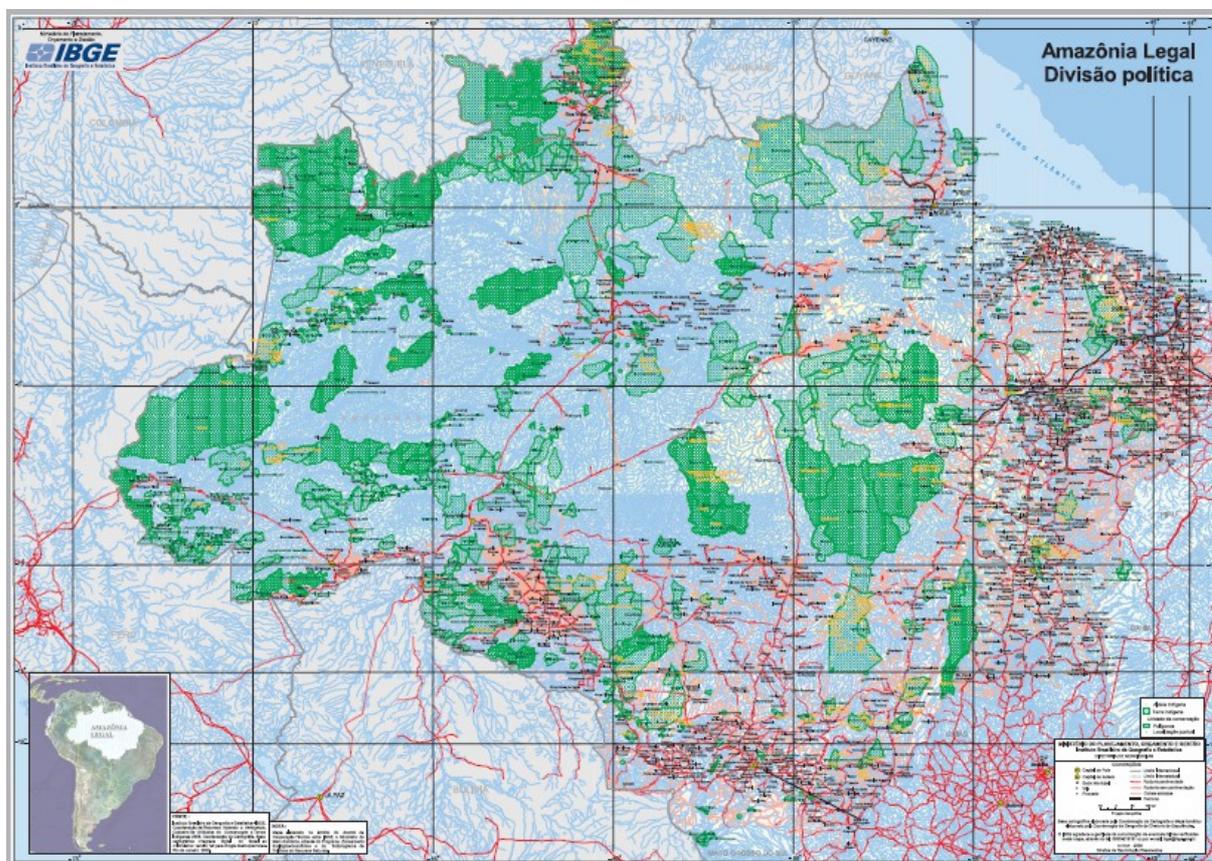


FIGURA 2 – Amazônia Legal: Divisão política

Fonte: IBGE, 2006.



FIGURA 3 – Mapa Geopolítico do Brasil

Fonte: IBGE, 2011, p. 30.

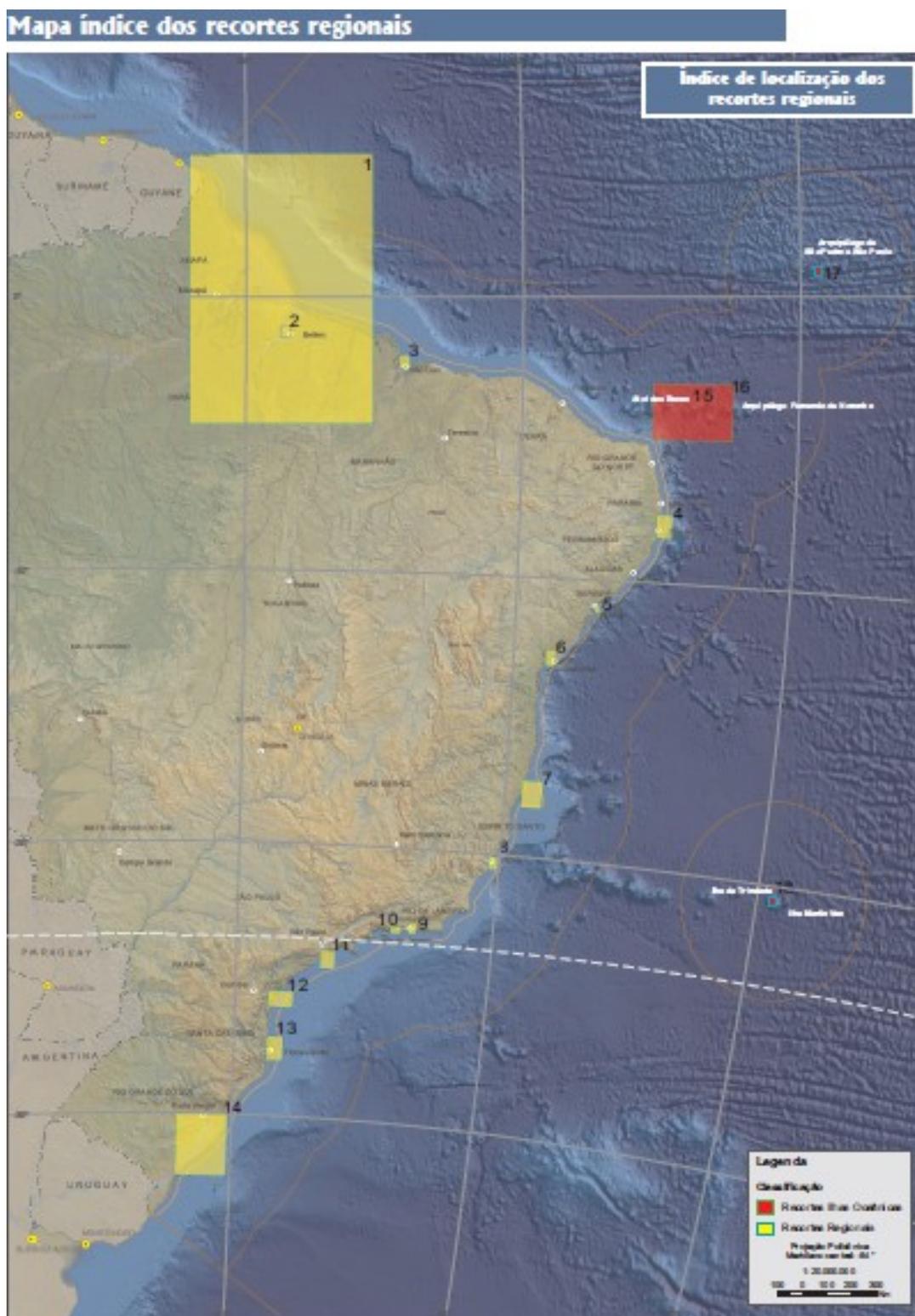


FIGURA 4 – Brasil: Mapa índice dos recortes regionais

Fonte: IBGE, 2011, p. 91.

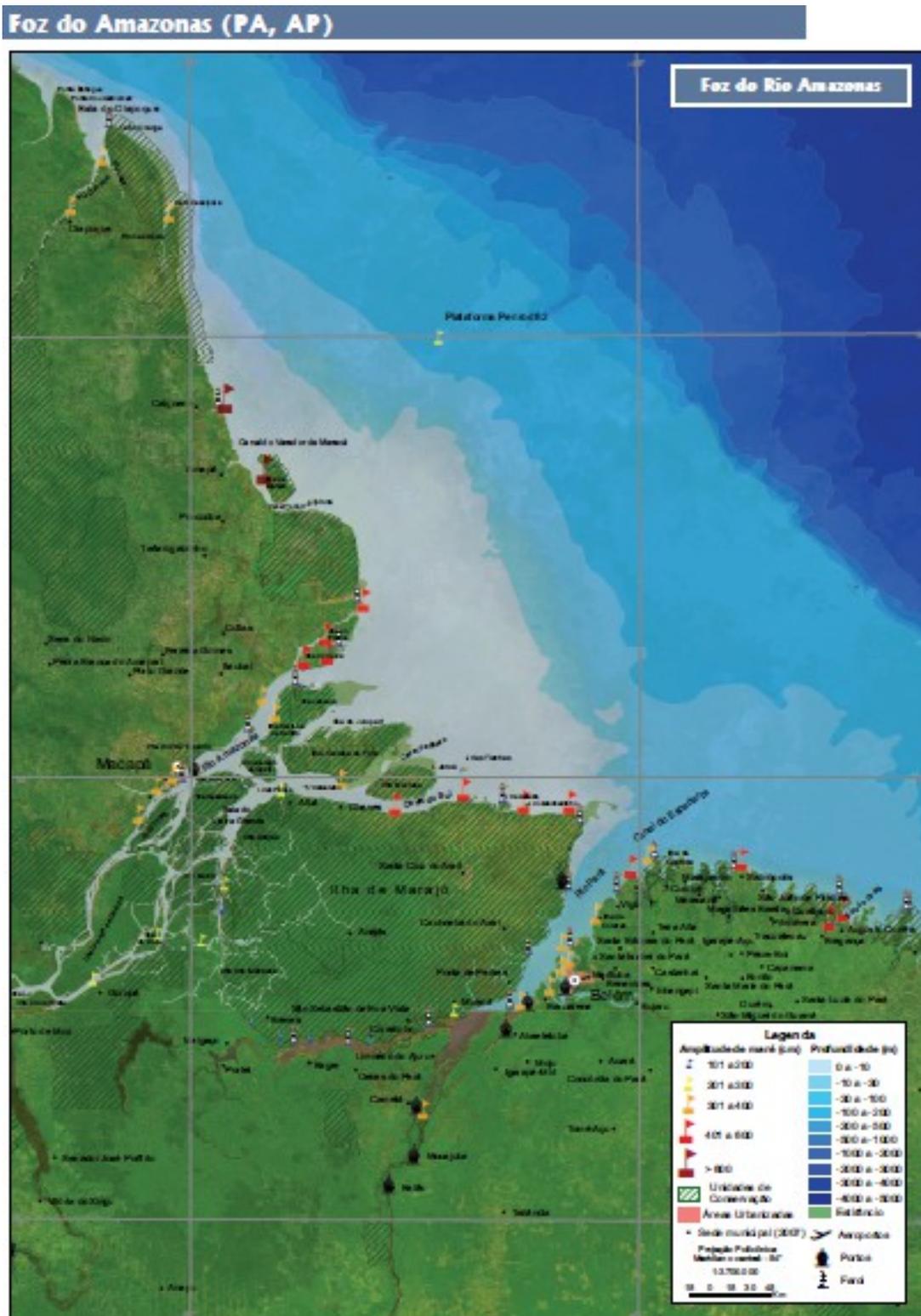


FIGURA 5 – Recorte da Foz do Amazonas

Fonte: IBGE, 2011, p. 92.

Morfologia

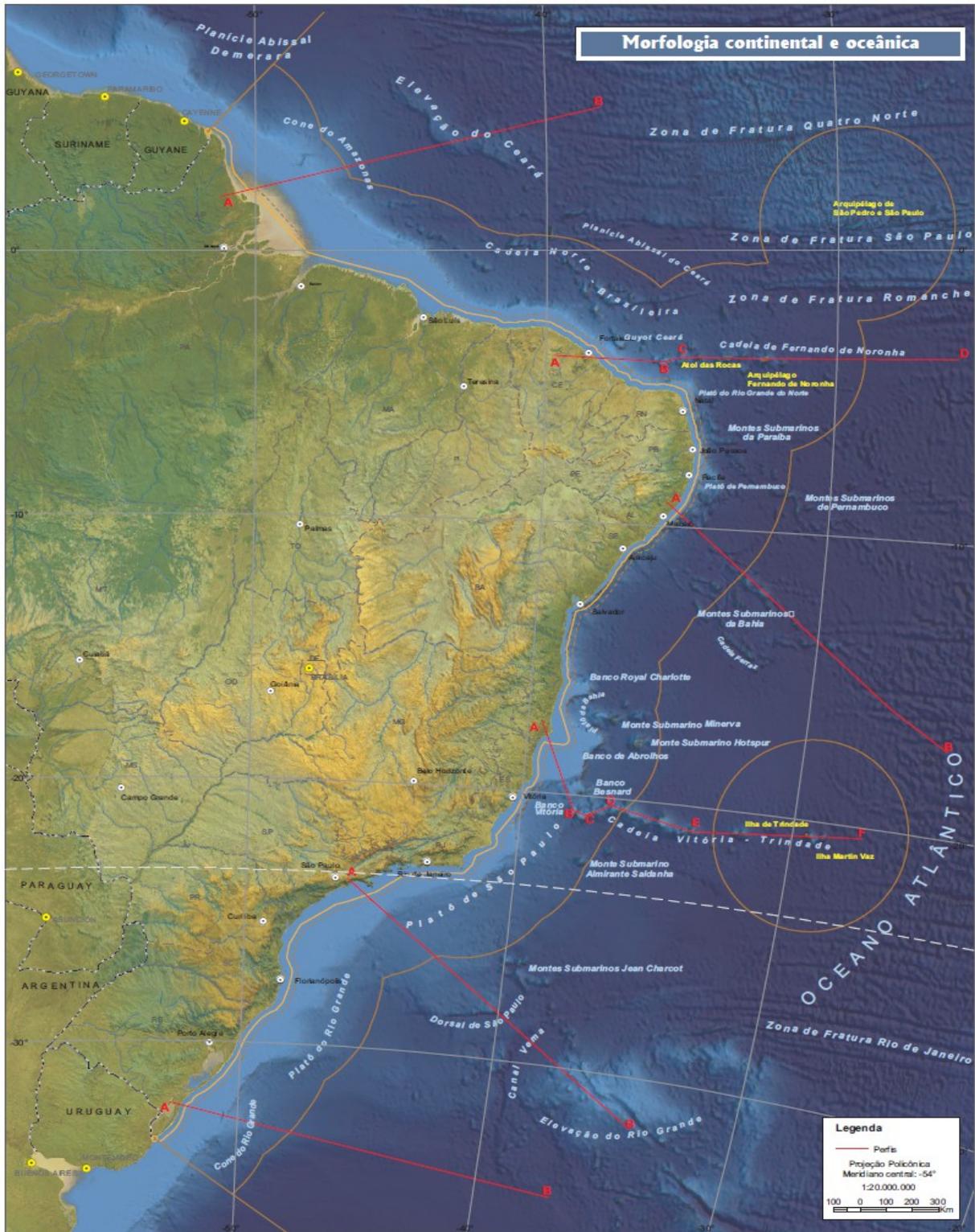


FIGURA 7 – Brasil: Morfologia continental e oceânica

Fonte: IBGE, 2011, p. 34.



FIGURA 8 – Foz do rio Amazonas: Perfil morfológico oceânico

Fonte: IBGE, 2011, p. 35.

Mapas batimétricos e modelos tridimensionais do fundo oceânico

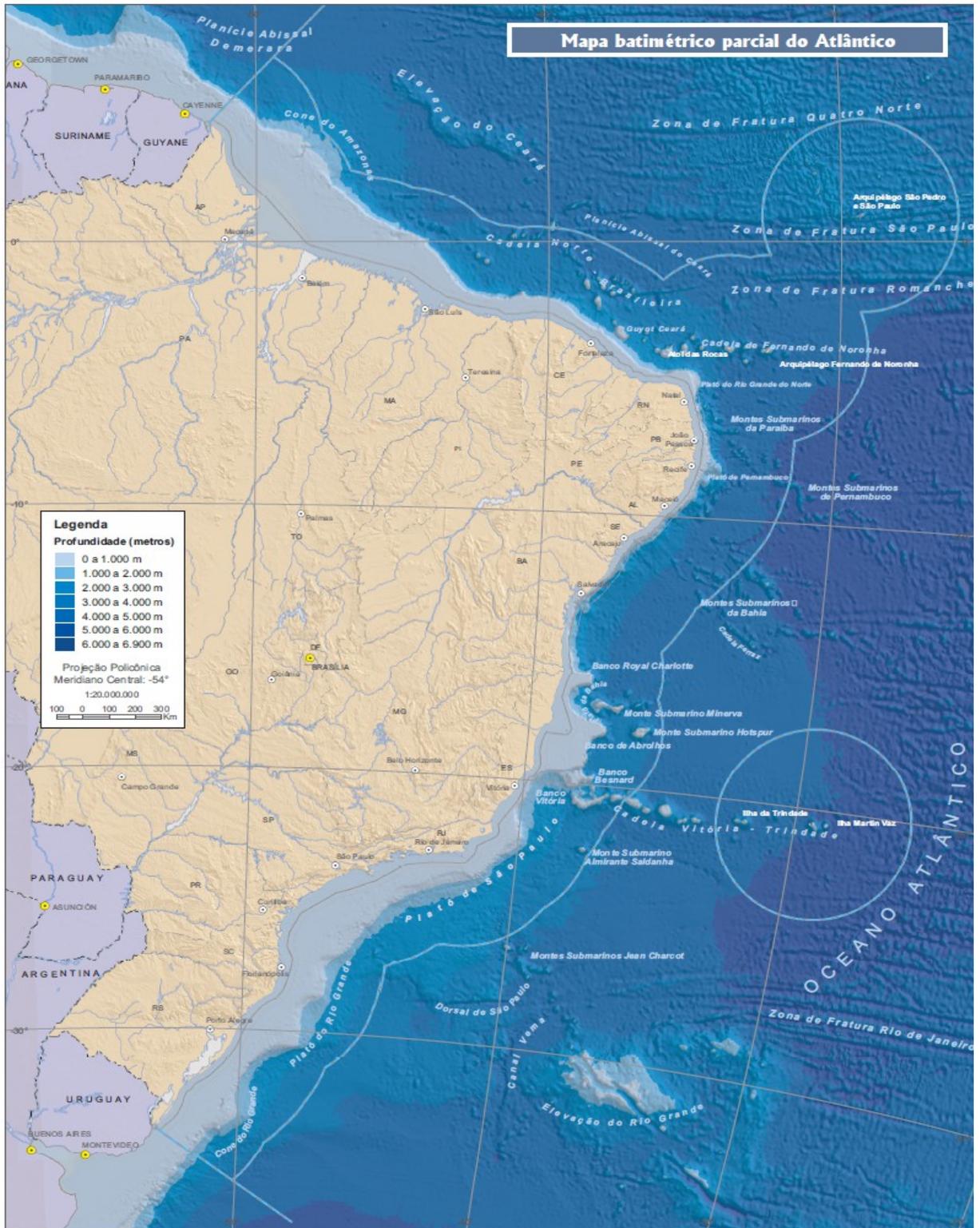


FIGURA 9 – Mapa batimétrico parcial do Atlântico

Fonte: IBGE, 2011, p. 36.

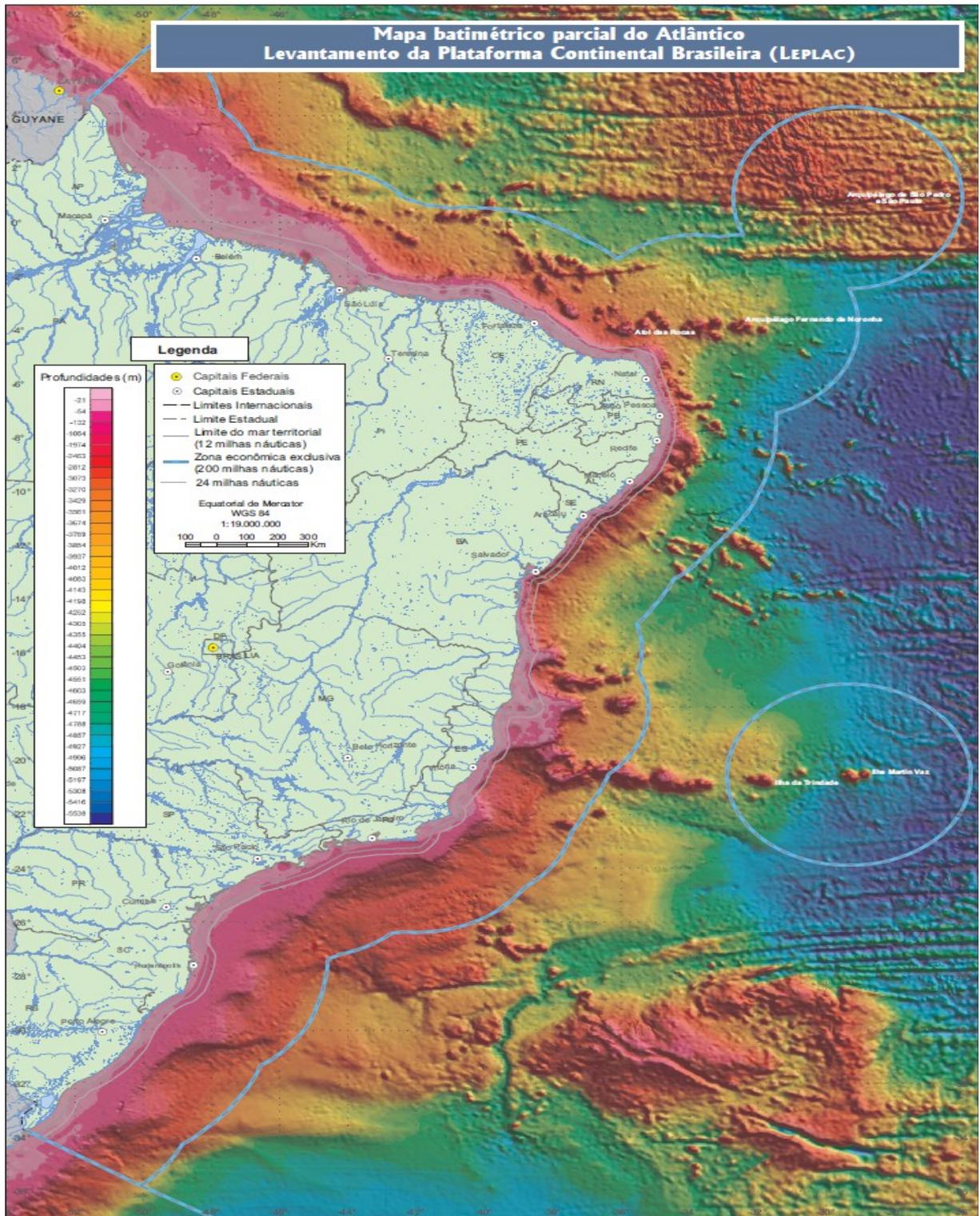


FIGURA 10 - Mapa batimétrico parcial do Atlântico: Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

Fonte: IBGE, 2011, p. 37.

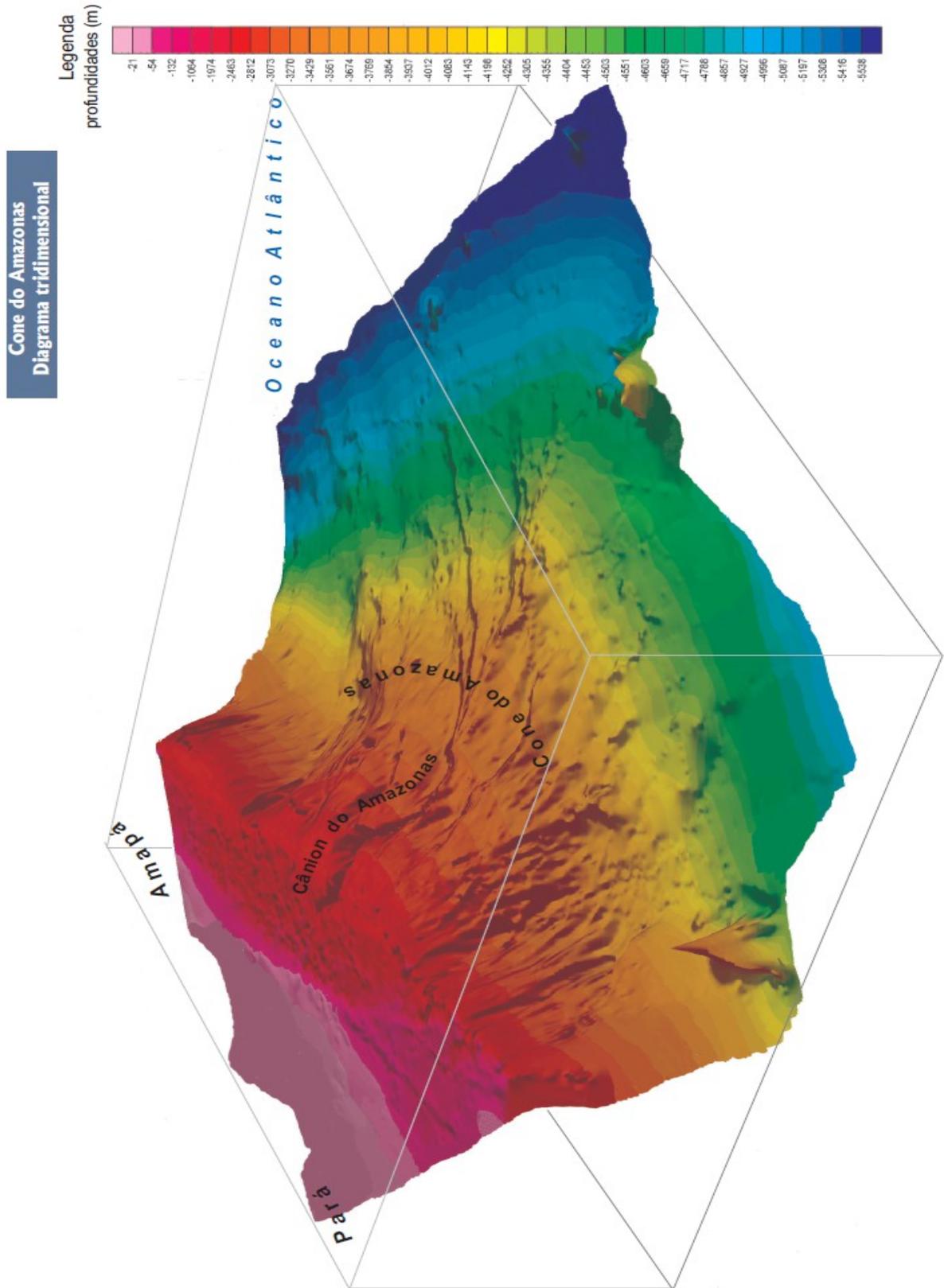


FIGURA 11 – Cone do Amazonas: Diagrama tridimensional

Fonte: IBGE, 2011, p. 38.

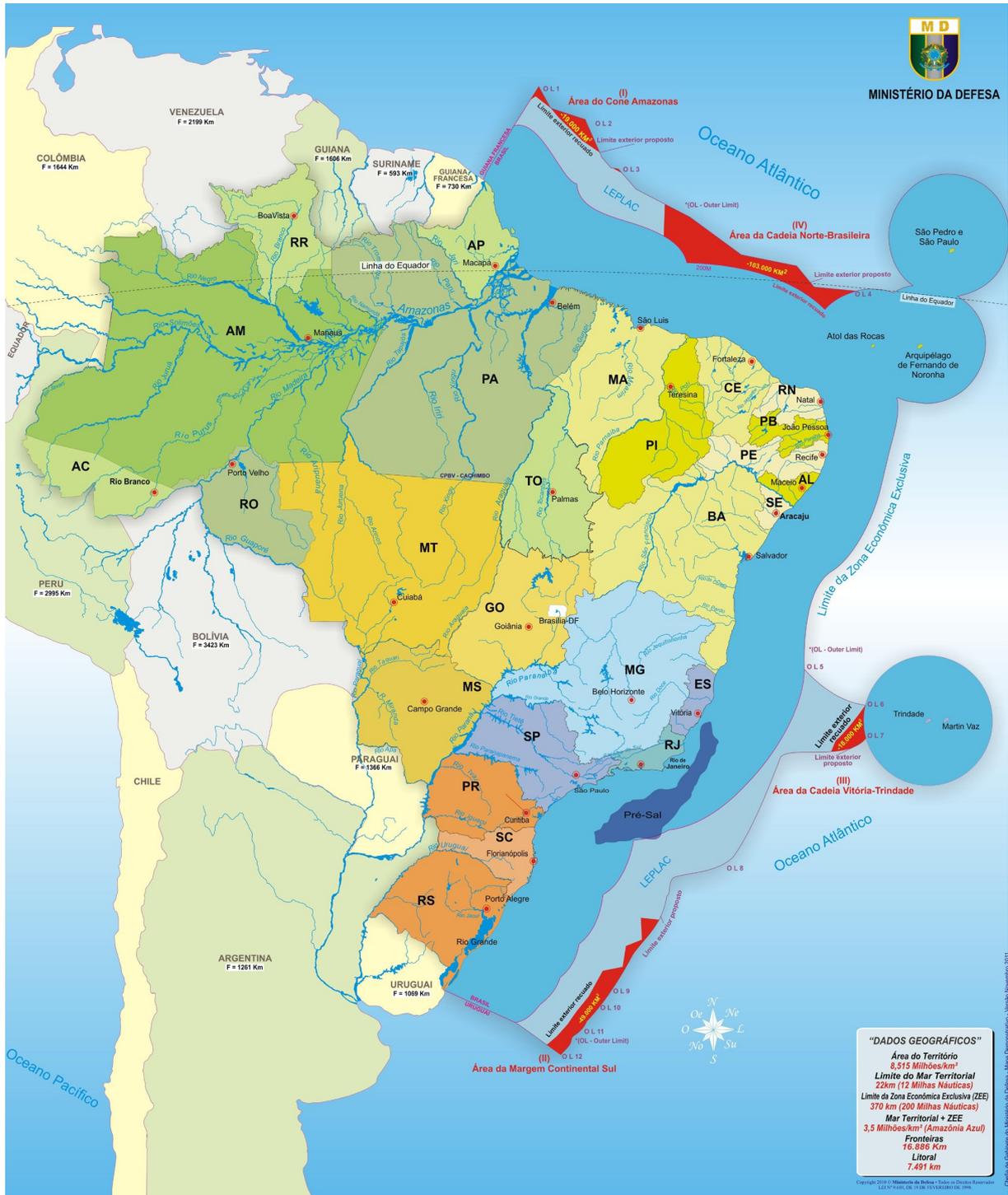
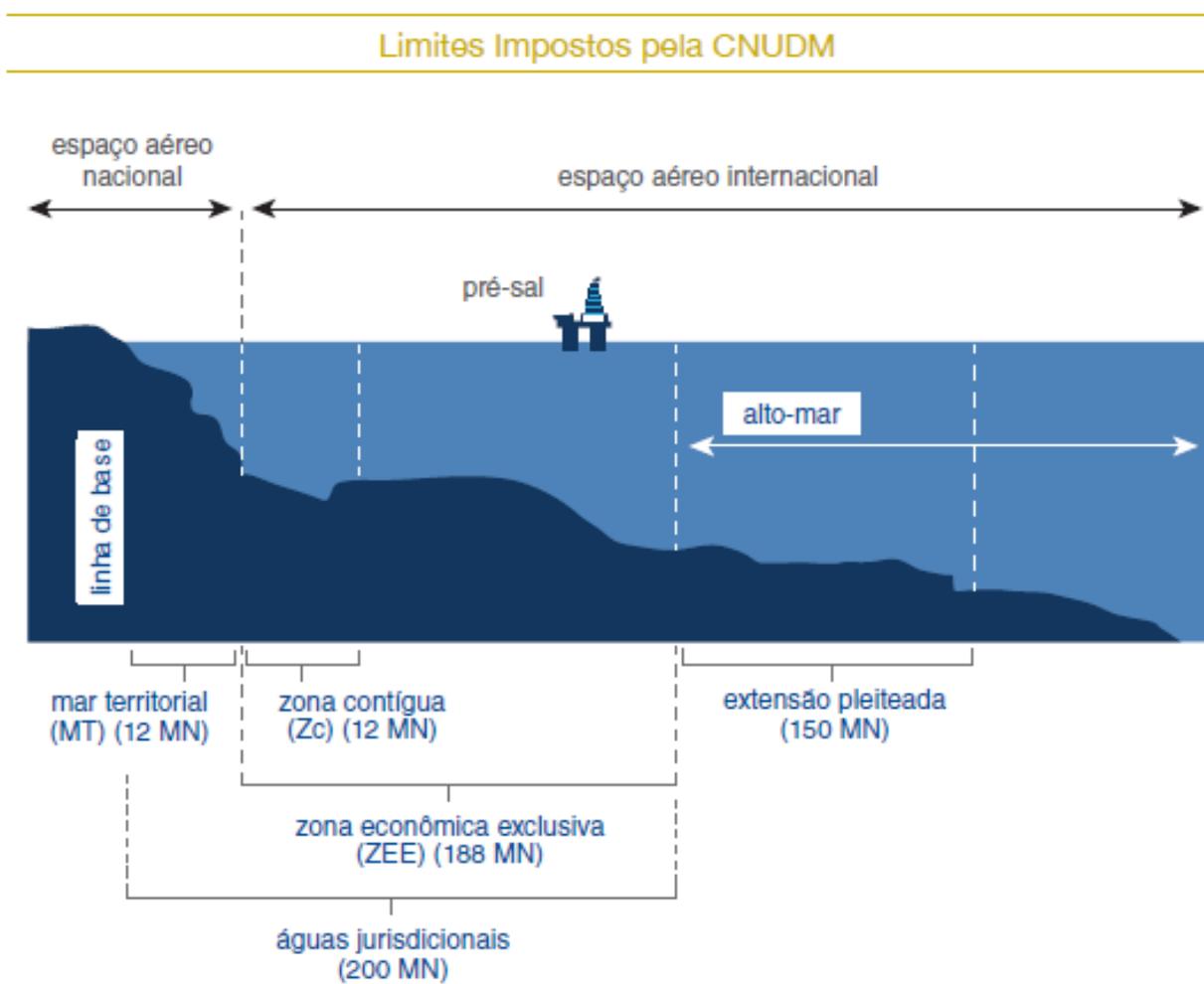


FIGURA 12 – Caracterização da Amazônia Azul

Fonte: BRASIL, 2013a, p. 47.



Limites da plataforma continental (1 MN = 1,85 km)

FIGURA 13 – Limites impostos pela CNUDM

Fonte: BRASIL, 2013a, p. 46.