

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC UANDERSON SIMONIN LAURIANO DA SILVA

O USO DAS DOCTRINAS DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO NA
SEGURANÇA MARÍTIMA:
possibilidades de simultaneidade, alternância e adaptabilidade

Rio de Janeiro

2020

CC UANDERSON SIMONIN LAURIANO DA SILVA

O USO DAS DOUTRINAS DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO NA
SEGURANÇA MARÍTIMA:
possibilidades de simultaneidade, alternância e adaptabilidade

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como
requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-
Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Ewerton Rodrigues Calfa

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2020

AGRADECIMENTOS

Às minhas amadas Luana e Larissa, pelo carinho, compreensão e acima de tudo motivação para alcançar este objetivo, que outrora era tão distante e hoje está cada vez mais próximo. O amor de vocês me deixa cada vez mais forte e determinado, vocês são a minha maior razão de seguir em frente.

Aos meus pais Ujerfeson e Christina, por tudo que fizeram por mim desde minha infância até os dias de hoje.

Ao meu orientador, o Capitão de Fragata Ewerton Rodrigues Calfa, pela paciência, ensinamentos e por acreditar que este Oficial pudesse elaborar um bom trabalho.

Aos amigos do CISMAR, os Capitães de Fragata Fábio Morais e Leonardo Lopes, e o CMG (RM1) Lemos Alves, pela inestimável ajuda com conteúdo de altíssimo nível para qualificar meu trabalho, além de vossas inesgotáveis disposições em atender um amigo.

Aos amigos Leonardo Planço, Almeida Pena, Guilherme Carvalho, Daniel Morais, Guilherme Santos, Matias Nunes e Hélio Carneiro, pela amizade de longa data, ensinamentos e incentivo, desde o início da nossa jornada no C-EMOS.

À Escola de Guerra Naval, por meio de sua direção, corpo docente e administração, por estarem contribuindo para minha melhora pessoal e acima de tudo pelo crescimento profissional.

Aos meus amigos do C-EMOS 2020, estamos passando por um período difícil, mas venceremos mais esta barreira, agradeço ainda mais um ano de convívio com a turma Almirante Maximiano e mais um objetivo conquistado.

Por fim e mais importante, agradeço a DEUS e a Jesus Cristo, pela minha saúde e de meus familiares e amigos, por me guardar e proteger em minha jornada há mais de 20 anos na MB,

desde o 17 de janeiro de 1999, quando caminhava para me apresentar na Escola Naval para o período de adaptação. Só me resta crer que sem seu apoio e sustentação não conseguiria nada em minha vida.

Enfim, a todos que de alguma maneira estão no meu caminho, meu muito obrigado!

RESUMO

O sistema de comboios, há muito tempo, foram as primeiras tentativas de efetiva proteção às Linhas de Comunicação Marítima, através do estabelecimento de corredores e de rotas voltados para a segurança, exatamente quando se estabelece comboios voltados para defesa de navios mercantes, ou ainda, contra vários tipos de ameaças que possam existir. Dessa forma, os navios obtinham maior apoio e segurança ao longo de seu deslocamento. Guerras foram travadas com intuito de garantir a supremacia e controle das LCM, contudo, ao final da Guerra Fria foi percebido a emergência de velhos problemas, reaparecendo em diferentes Estados, denominados novas ameaças. Para poder combatê-las, foi necessário que todo o mundo se voltasse para novos conceitos, direcionados para a segurança marítima, aplicando-se imediatamente planos antecipados que pudessem reagir, de maneira eficaz e imediata, contra essas possíveis ameaças, e com isso disseminou-se o renomado conceito de consciência situacional marítima. Nesse contexto, o CNTM teve que evoluir no período entre o final da segunda guerra mundial, e o final da guerra fria, neste mesmo período apareceu, a *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS), muito utilizado em países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), cuja doutrina foca mais em segurança das novas necessidades do Estado. Sendo assim, o objetivo do presente trabalho é apresentar as duas doutrinas de segurança marítima e demonstrar que é possível utilizar as duas ao mesmo tempo ou em alternância, visto que são flexíveis, adaptáveis e parceiras quando se trata de segurança marítima e do Estado.

Palavras-chave: CNTM. NCAGS. Novas ameaças. Linhas de comunicação marítima

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Áreas de Coordenação	56
Figura 2 - Tipos de Controle do CNTM.....	56
Figura 3 - Organograma de CNTM.....	57
Figura 4 - Tipos de Controle do NCAGS.....	57
Quadro 1 Autoridades da ORGACONTRAM.....	58
Quadro 2 Medidas para Segurança do TM	59
Quadro 3 Efeitos NCAGS	60

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACNTM -	Área(s) de CNTM
ACO -	Autoridades de Controle Operativo
AIS -	Sistema de Identificação Automática
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMAN -	Área Marítima do Atlântico Norte
AMAS -	Área Marítima do Atlântico Sul
AMPAN -	Área Marítima do Pacífico Norte
AMPAS -	Área Marítima do Pacífico Sul
ANTAQ -	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ARTM -	Área de Risco ao Tráfego Marítimo
AUNAPES -	Autoridade Nacional de Pesca
AUNATRAM -	Autoridade Nacional de Transporte Marítimo
BIMCO -	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
BP -	Barco pesqueiro
CAM -	Comandante de Área Marítima
CISMAR -	Centro Integrado de Segurança Marítima
CN -	Corredor de Navegação
CNTM -	Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNTM/C -	CNTM Cooperação
CNTM/O -	CNTM Orientação
CNTM/S -	CNTM Supervisão
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

COLCO	Comandante Local de Controle Operacional
COMCONTRAM -	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOp -	Comandante Operacional
ComOpNav -	Comando de Operações Navais
COMTO -	Comandante do Teatro de Operações
CSAM -	Comandante Superior de Área Marítima
CSM -	Consciência Situacional Marítima
DCTM -	Direção Civil do Transporte Marítimo
DMN -	Doutrina Militar Naval
DN -	Distritos Navais
DNE -	Elementos NCAGS Destacados
EUA -	Estados Unidos da América
GPS -	<i>Global Positioning System</i>
IBAMA -	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
II CNIE CNTM -	2ª Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Trânsito Marítimo
IMO -	Organização Marítima Internacional
INTERCARGO -	<i>International Association of Dry Cargo Shipowners</i>
ISPS -	<i>International Ship and Port Facility Code</i>
JID -	Junta Interamericana de Defesa
LCM -	Linhas de Comunicações Marítimas
LRIT -	<i>Long Range Identification and Tracking</i>
MB -	Marinha do Brasil
MT -	Mar Territorial
NCAGS -	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>

NCAGS CDR -	Comandante NCAGS
NCAGS LO -	Oficial de Ligação da NCAGS
NCAPS -	<i>Naval Cooperation and Protection for Shipping</i>
NCS -	<i>Naval Control of Shipping</i>
NSC -	<i>Nato Shipping Center</i>
NM -	Navio mercante
ORGACONTRAM -	Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo
ORGDCP -	Organização de Direção Civil da Pesca
ORGDCM -	Organização de Direção Civil do Tráfego Marítimo
ORGSEGTRAM -	Organização de Segurança do Tráfego Marítimo
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAST -	<i>Private Armed Security Team</i>
PC -	Ponto de Comunicação
PDTMI -	Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano
PLADEFTRAMI -	Plano de Defesa do Tráfego Marítimo
PRC -	Ponto de Reunião e Controle
PREPS -	Programa Nacional de Rastreamento de Navios por Satélite
SCC -	Centro de Coordenação de Segurança
SCP -	<i>Security Cooperation Point</i>
SEAP / PR -	Secretaria Especial Presidencial de Aquicultura e Pesca
SPE -	Secretaria Portuária Especial
SISTRAM -	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SO NCAGS -	<i>Staff Officer NCAGS</i>
SRA -	<i>Shipping Risk Area</i>
TIAR -	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

TM -	Tráfego marítimo
TOM -	Teatro de Operações Marítimo
TTP -	Táticas, técnicas e procedimentos
TTP NCAGS -	Táticas e Técnicas NCAGS
VHF -	<i>Very High Frequency</i>
VRS -	<i>Vessel Report Scheme</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	A DOCTRINA CNTM	14
2.1	A PROTEÇÃO DAS LCM POR ALFRED TAYHER MAHAN.....	14
2.2	A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CNTM	15
2.2.1	O CNTM no Período da Guerra Fria nas Américas	16
2.2.2	O CNTM no Pós Guerra Fria	18
3	A DOCTRINA CNTM NO BRASIL	21
3.1	CONCEITOS INICIAIS.....	21
3.2	TIPOS DE CNTM.....	23
3.3	A ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO CNTM	25
3.3.1	A Organização de Segurança do Tráfego Marítimo - ORGSEGTRAM	26
3.3.2	A ORGACONTRAM	28
3.3.3	O Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo - COMCONTRAM	30
3.3.4	Sistema de Informação sobre o TM – SISTRAM	31
3.4	ORGANIZAÇÃO E COORDENAÇÃO ENTRE A ORGACONTRAM, A ORGDCTM E A ORGDGP	34
3.5	PERSPECTIVAS DO CNTM.....	34
4	AS NOVAS AMEAÇAS	36
5	NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING – NCAGS	39
5.1	A EVOLUÇÃO DO NCAGS.....	40
5.2	A ORGANIZAÇÃO E PRINCIPAIS ATORES	41
5.3	TIPOS DE CONTROLE – TÁTICA, TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS	43
5.3.1	As TTP e o processo de informação no NCAGS	44
5.3.2	Esquema de Relatório de Posição	47
6	CONCLUSÃO	50
	REFERÊNCIAS	54
	ANEXO A	56

1 INTRODUÇÃO

A História mostra ao homem que desde quando foi estabelecida a noção de sociedade, o uso, exploração e controle do mar, é algo vital à sobrevivência do Homem. Entretanto, o aprimoramento de regras de CNTM, somente surge em decorrência das duas Grandes Guerras Mundiais, a Primeira de 1914 a 1918; e a Segunda, de 1939 a 1945. É importante considerar que, ao estudar o assunto, deve-se levar em consideração a nova conjuntura do comércio marítimo mundial, da atual conjuntura geopolítica, suas exigências e necessidades, sem, contudo, esquecer-se de lições já experimentadas no passado. É relevante considerar o pensamento e as formas de emprego do Sistema de Comboios, mas não se deve abandonar essa ferramenta de resultados testados e aprovados (BRAGA, 2007).

Desde a Segunda Guerra Mundial as doutrinas de CNTM existem. O foco dessas Doutrinas e seus aperfeiçoamentos eram voltadas para as guerras interestatais, que perdurou até o fim da Guerra Fria (MORAES JUNIOR, 2018). Neste trabalho serão apresentados os fundamentos das Doutrinas de Controle Naval do Tráfego Marítimo e da *Naval Cooperation and Guidance for Shipping*. A primeira, utilizada pelo Brasil e pelos países componentes da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), ainda tem em sua essência as guerras e conflitos interestatais. A segunda, além de ter mantido as mesmas atribuições constantes da anterior, foi evoluindo e se adaptando as demandas e ameaças que o mundo atual impõe, uma vez que essas “novas ameaças” nem sempre são estatais, tendo sob sua ótica também atuações de grupos terroristas e ações de criminosos, procurando alcançar uma maneira mais ágil e flexível para a adoção do CNTM.

De tal maneira, é necessário que seja feito um paralelismo e um estudo comparativo entre as duas Doutrinas, a fim de que se tenham conclusões de modo a se ter mais elementos para respaldar decisões futuras quanto ao emprego de seus procedimentos, analisando o que melhor se adapte às situações que sejam impostas nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

O presente trabalho é estruturado em seis capítulos. O primeiro constitui-se da introdução, ora em andamento. O capítulo dois apresenta a doutrina de CNTM clássica, sua origem após as duas Grandes Guerras, sua estrutura, suas possibilidades e limitações, além de sua evolução até o surgimento de “novas ameaças”. O capítulo três apresenta a doutrina de CNTM, utilizada pelo Brasil como país integrante da AMAS e demais países membros, com sua estrutura e ações em andamento junto à comunidade marítima e suas limitações contra ameaças não estatais. O capítulo quatro, trará um entendimento quanto às novas ameaças, conceituando fatos que não eram vistos pelos Estados, e possíveis soluções a estas ameaças, destacando novas mentalidades de segurança marítima, chegando até a uma Consciência Situacional Marítima Global, principalmente no pós Guerra Fria¹. O capítulo cinco apresenta a doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS), sendo feito o mesmo tipo de estudo para a doutrina anterior, com seu surgimento, sua história e como se mostra ao mundo como uma doutrina mais desenvolvida, completa e flexível, principalmente mostrando como é mais adaptada às ameaças não estatais, apresentando uma evolução para resolução de conflitos com a comunidade marítima além da necessidade de uma completa parceria com todos os setores da comunidade marítima.

O capítulo seis conclui a pesquisa através de uma análise de todos os dados apresentados, sendo feito um paralelismo e uma comparação entre as doutrinas, para que se tenham

¹ A Guerra Fria foi a designação atribuída ao conflito político-ideológico entre os EUA, defensores do capitalismo e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), extinta em 1991, defensora do socialismo, compreendendo o período entre o final da Segunda Guerra Mundial (1947) e a extinção da URSS.

parâmetros para serem feitas sugestões quanto a um futuro emprego da NCAGS pelo Brasil, uma vez que este trabalho não esgota o assunto. Já que uma substituição de doutrina, ou uma utilização conjunta das duas, carece de um estudo mais detalhado.

Portanto, a pesquisa está estruturada de modo a proporcionar uma discussão a respeito das duas doutrinas em questão, considerando situações e especificidades de cada uma delas, já que, conforme citado por Braga (2007), a garantia da segurança do TM é de suma importância para a economia de um Estado.

2 A DOUTRINA CNTM

Desde que o homem utiliza o mar para fins comerciais e de interações com outros países, a história do CNTM se faz presente. A constante necessidade e dependência das LCM despertou nos inimigos o interesse de interrompê-las e a partir daí obter o máximo possível de vantagens das dificuldades proporcionadas ao abastecimento dos oponentes decorrentes de sua interrupção (BRASIL, 2017a). Antes de se iniciar os estudos sobre as doutrinas, e neste capítulo em especial, sobre a Doutrina Clássica de CNTM, será abordado um breve conceito de LCM pela ótica do estrategista naval estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914), e o que ele pensava sobre proteção dessas.

2.1 A PROTEÇÃO DAS LCM POR ALFRED THAYER MAHAN

Para muitos estudiosos, Alfred Thayer Mahan foi o maior influenciador da estratégia naval no início do séc. XX. Mahan, acreditava que a expansão política, econômica e cultural é o principal fundamento da grandeza nacional e que para apoiar esse programa de expansão, os Estados devem ter acesso à riqueza acumulada. Esse acúmulo de riqueza depende de um comércio exterior intenso e crescente, só mantido por uma grande Marinha Mercante, que deve ser protegida por uma forte Armada, apoiada em bases estrategicamente situadas pelo Mundo.

Mahan acreditava que, para um país, era importante possuir uma Marinha poderosa, capaz de derrotar a esquadra inimiga em uma batalha decisiva e assim usufruir do controle do mar.

Percebe-se que mesmo sem pensar em questões de doutrinas de CNTM, Mahan já acreditava que se deveria ter o controle não só das LCM próprias, mas, de certa forma, das do inimigo também, mesmo que o intuito seja a sua destruição.

Para Mahan, o sistema de comboios era uma medida eficiente contra a guerra de corso, pois proporciona uma proteção muito maior do que um único navio. Ainda segundo Mahan, a escolta de um comboio bem defendido proporcionaria a vantagem de uma concentração de forças capaz de derrotar um navio inimigo que viesse atacar o grupo de navios (SILVA, 2006). O objetivo principal era, segundo ele, a destruição da força naval do adversário, pois após a destruição da esquadra inimiga, haveria o pleno exercício do controle do mar, bem como as nossas LCM estariam seguras. Mahan considera que o poder marítimo é composto do poder naval (potencial militar), do comércio e da navegação pacífica. Para quem possui potencial militar, um dos requisitos necessários à consecução da vitória é o domínio dos mares, pois garante, na paz e na guerra, a continuidade do comércio marítimo e as trocas de produtos manufaturados por matérias primas, estabelecendo, assim, uma estreita interdependência entre o comércio exterior e a Marinha de Guerra, portanto, a chave do poder mundial está no controle das rotas marítimas de comércio.

2.2 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CNTM

A evolução do CNTM, inicia-se com as interações entre os Estados, tendo o mar como palco principal. Sua interrupção ou bloqueio, seja por qualquer meio, proporciona ao Estado que o impõe, vantagens das dificuldades desta interrupção (BRASIL, 2007). As guerras mundiais, a

Primeira de 1914 a 1918; e a Segunda, de 1939 a 1945, revelaram ao mundo importantes ensinamentos e lições visando a uma definitiva implementação e solidificação da doutrina de CNTM vigente até o início do século XX. Decorrentes de uma conscientização, lições balizaram e firmaram uma iniciante doutrina de CNTM, com o destaque para assuntos que serão destacados nos anos sequenciais: o sistema de comboios e a real necessidade de estabelecer uma importante estrutura embrionária de controle, ainda que em tempo de paz, conforme é bem elucidada na publicação EGN-491:

O principal ensinamento que as duas guerras mundiais proporcionaram às Marinhas aliadas, no que diz respeito ao CNTM, foi a necessidade de estabelecer, em tempo de paz, em cada país, um eficaz embrião de organização de CNTM, cuja ativação plena em caso de crise ou guerra fosse imediata (BRASIL, 2017a, p. 1-4).

A comunidade marítima, preocupada com o novo cenário, procurou implementar modificações no CNTM, realçando o recente enfoque: as ameaças. Sendo assim, pode-se verificar que a nova doutrina de CNTM encontra um cenário internacionalizado e comprometido com a segurança do TM. O CNTM passou a dar ênfase ao combate ao terrorismo, ao tráfico ilegal de armas e drogas, à pirataria e à poluição ambiental, sem esquecer a possibilidade de conflitos convencionais, especialmente os de caráter regional.

2.2.1 O CNTM no Período da Guerra Fria nas Américas

Após a Segunda Guerra Mundial, em 1947, por ocasião da bipolaridade estratégica criada no entorno dos Estados Unidos da América (EUA) e da extinta União das Repúblicas

Socialistas Soviéticas (URSS), foi assinado o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), sob a liderança dos EUA, e envolvimento de todos os países americanos. O TIAR, cujo objetivo e principal propósito era a defesa do continente americano e de suas LCM contra a ameaça soviética, trouxe novas necessidades estratégicas, que de maneira forçosa impôs modificações no contexto da organização de controle do TM da *US Navy*² (BRASIL, 2017a).

Em 1959, o continente americano foi dividido em 5 áreas marítimas (Norte, Central, Atlântico Sul, Peru e Chile), sendo incluídos na AMAS, Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai. A partir de então, surge uma estrutura de CNTM continental, composta por uma organização civil (responsável pela direção civil do transporte marítimo). Por conta disso, a Junta Interamericana de Defesa (JID) estabeleceu o Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (PDTMI) (BRASIL, 2017a).

Já em 1965, as marinhas dos países citados instituíram o cargo de Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), com atribuições delegadas pela Junta de Comandantes das Marinhas destes países, e a partir de então, há um revezamento a cada dois anos entre os países³. Fruto destes acordos, em 1968, foi criado pela Marinha do Brasil (MB) o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) para cumprir os tratados assinados pelo país na área. Em 1975 a JID elaborou uma atualização do PDTMI, que ainda previa a defesa das LCM dos países americanos contra a ameaça soviética e um rigoroso controle portuário do TM.

² Marinha do Estados Unidos da América.

³ Inicialmente o revezamento era apenas entre Argentina e Brasil. A partir de 1994 o Uruguai passou a fazer parte do revezamento o qual até a presente data o Paraguai não faz parte. Disponível em: www.coams.org. Acesso em 12 jun 2020.

2.2.2 O CNTM no Pós Guerra Fria

Com o fim da Guerra Fria e da União Soviética, finda-se também a bipolaridade estratégica que durava desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Os assuntos debatidos na 2ª Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Trânsito Marítimo (II CNIE CNTM), realizada em 1994, foram consolidados no Plano CODEFTRAMI em 1995, que substituiu o Plano de Defesa do Tráfego Marítimo (PLADEFTRAMI), reorganizando as áreas marítimas do TIAR em quatro áreas de coordenação, que são: a AMAS, composta por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai; a Área Marítima do Pacífico Sul (AMPAS), composta por Chile, Peru e Equador; a Área Marítima do Atlântico Norte (AMAN), composta por Colômbia, Estados Unidos, México e Venezuela e a Área Marítima do Pacífico Norte (AMPAN), composta por El Salvador, Estados Unidos, Honduras e México (FIG. 1).

Como consequência dos entendimentos entre os países, o CAMAS passa a adotar uma postura que é considerada por alguns como “Conservadora”, e para outros, “Cautelosa”, mas o termo que define adequadamente essa posição é “Híbrida”. Desde 2008, o Plano CODEFTRAMI, vem sofrendo adaptações às chamadas Novas Ameaças ao TM, prevendo ações contra problemas como a pirataria, roubo armado, terrorismo, desastres ambientais e recentemente prevendo medidas para pandemias como a do COVID-19.

O Plano CODEFTRAMI, atualmente em vigor, aprovado em 2011, introduz um conceito de ampliação da consciência situacional marítima (CSM). Tal conceito, se efetiva pela compreensão e entendimento sobre tudo o que está relacionado com o ambiente marítimo e que influenciam em diversos setores de um país, desde a economia até a segurança do TM,

possibilitando a identificação de possíveis ameaças, com tempo hábil para que, em conjunto com sistemas de segurança, comunicação e de inteligência, permita a um país a correta reação a esta ameaça (BRASIL, 2017a).

O Plano CODEFTRAMI leva em conta a possibilidade de crises e conflitos regionais e localizados, causando interferências variáveis no TM, sem que haja um envolvimento direto dos países americanos em bloco. Dessa maneira, estabelece que a coordenação e defesa do TM serão exercidas pelas organizações de CNTM de cada país, em suas áreas marítimas de responsabilidade (BRASIL, 2017a, p. 1-7).

A economia brasileira é altamente dependente do transporte marítimo⁴, e o CNTM como doutrina oferece as ferramentas e subsídios que permitem a segurança do fluxo marítimo e das LCM vitais para qualquer Estado. Portanto, para se atingir tal objetivo, a adoção de uma estrutura organizacional sob controle de um Estado torna-se elemento imprescindível. As formas como os Estados irão interferir e a intensidade dessa interferência, poderá ser desde simples avisos e comunicados até o efetivo roteamento do tráfego e formação de comboios (BRAGA, 2007).

A segurança do TM é uma necessidade estratégica, principalmente para o Brasil e, para se minimizar a vulnerabilidade decorrente dessa necessidade, realiza-se o CNTM como instrumento fundamental para a garantia dessa segurança. Sem a segurança, o TM se tornaria em uma vulnerabilidade crítica, podendo até significar o estrangulamento da economia de um Estado (BRAGA, 2007, p. 53).

Nos dias de hoje, segundo BRASIL,2017a, uma das principais lições aprendida das duas Grandes Guerras foi a real necessidade da criação e utilização de estruturas capazes de realizar a proteção das LCM e do TM de interesse. Com a Guerra Fria e o surgimento de um mundo bipolar mundial a partir de então, o TIAR dividiu e organizou o continente americano em áreas de proteção

⁴ Transporte Marítimo – para a doutrina brasileira, significa o gerenciamento da eficiência dos portos, estabelecimento de prioridades de cargas, seleção de navios e destinos. Essa atividade está sob a responsabilidade da Organização da Direção Civil do Transporte Marítimo, a qual, no presente momento, é exercido pela ANTAQ (BRAGA,2007).

ao TM, e nos dias de hoje, apenas uma destas áreas se encontra em operação, a AMAS. Por isso, se tem a necessidade de aplicar e utilizar uma doutrina comum, de forma a intensificar a integração entre os quatro países no controle de seu TM, e a doutrina utilizada é o CNTM, que se baseia inicialmente, com a proteção contra ameaças estatais. Entretanto com o fim da Guerra Fria e o surgimento de uma nova realidade geopolítica, o mundo passa a ter como preocupação as chamadas novas ameaças, que pela primeira vez não necessariamente se utiliza de agentes estatais como autores.

No próximo capítulo, será apresentada a doutrina de CNTM, que atualmente é utilizada pelos países da AMAS⁵ do qual o Brasil faz parte, bem como as principais características da doutrina utilizada nas AJB, suas possibilidades, sua atual efetividade, sua organização, seus tipos de controle e principalmente a composição de sua estrutura no Brasil em tempos de paz, crise ou conflito armado.

⁵ Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

3 A DOCTRINA CNTM NO BRASIL

A Doutrina Militar Naval (DMN), estabelece que o Controle do Tráfego Marítimo é realizado desde o tempo de paz, através do acompanhamento e da direção do TM, até em situação de conflito, em que se exige o emprego de duas amplas estruturas, uma civil e outra militar, operando coordenadamente (BRASIL, 2017a). A questão do acompanhamento de contatos de interesse do TM é considerado uma atividade permanente, essencial para abastecer de informações as duas estruturas. A necessidade se ter a posição atualizada de navios de interesse e permite uma melhor compilação das informações e mudanças desses padrões contribui para a formação de uma consciência situacional marítima.

3.1 CONCEITOS INICIAIS

Com a finalidade de um melhor entendimento e familiarização dos tipos e medidas de CNTM e dos termos empregados, alguns conceitos serão apresentados a seguir. O primeiro deles é a noção de Área de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ACNTM), que corresponde à área marítima ou hidrovia onde se tem a intenção de se ter um acompanhamento do TM, sendo incentivado a uma troca de informações com as forças navais e entre as autoridades de CNTM e do TM.

Já a concepção de Área de Risco ao Tráfego Marítimo (ARTM) ou *Shipping Risk Area* (SRA) é a área de maior risco ou de algum perigo que se permita a adoção de medidas de controle e/ou proteção no seu interior. Sua extensão poderá cobrir tanto águas territoriais quanto internacionais, além de portos ou canais. Os principais tipos de controles existentes na Doutrina CNTM, são apresentados na FIG.2.

A Consignação consiste na ação de se subordinar um navio mercante (NM), e/ou barco pesqueiro (BP) ao cumprimento de medidas de CNTM estabelecidas pela Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM). Pode ser feita de duas maneiras, uma voluntária e outra compulsória. A consignação visa atingir tanto o apoio de manobras militares, quanto manter benefícios à economia de um país;

O ponto de comunicação (PC) consiste na posição geográfica pela qual um navio ao passar deverá estabelecer comunicações com a ORGACONTRAM, para receber instruções e recomendações do que irá encontrar na sua navegação.

E o Ponto de Reunião e Controle (PRC) é a posição Geográfica situada fora de uma ARTM, dentro do alcance dos sensores e equipamentos do responsável pelo PRC, que tem como finalidade permitir o acesso de navios na ARTM, podendo o PRC ser a própria posição geográfica a partir de um navio de guerra, NM ou outros meios e locais.

O Corredor de Navegação (CN) também conhecido como *Lane*, é estabelecido visando a travessia de uma ARTM, é definido por meio de coordenadas geográficas, formadoras da linha central do corredor e por uma largura que é estabelecida a partir dessa linha central;

O conceito “Facilitar a escolta para NM”, ocorre quando um sistema de comboios não está ativado e a escolta será um acordo voluntário entre NM e forças militares para passagem por áreas de perigos, com instruções oriundas de autoridades militares de CNTM em vigor. Entende-se por “rotear NM” a ação de navios independentes ou em comboios, que se valem da ação de

designar rotas ou modificá-las em uma viagem. Por fim, “diversão” é a ação de sugerir e/ou orientar a mudança na sua rota original, para outra determinada por uma posição ou horário. A diversão pode ser motivada por inúmeros fatores, como ameaças comprovadas ou não.

3.2 TIPOS DE CNTM

Para que o CNTM consiga ser mais ágil e flexível frente às adversidades que possam surgir, uma série de medidas apontam para a necessidade de se dar maior agilidade e flexibilidade ao mesmo diante de novas ameaças, que hoje variam desde a ocorrência de desastres ambientais, pirataria, terrorismo, conflitos armados, até outras que sejam assim interpretadas pelos armadores.

Desta forma a doutrina de CNTM possui uma série de medidas, que podem ser incorporadas de forma progressiva desde uma situação de normalidade, como parte das ferramentas que se utilizam ante qualquer situação com potencial de comprometer a segurança dos navios mercantes (NM), o que permite brindar um eficiente e flexível controle do TM. Dentro deste contexto, ante as várias situações que possam surgir e comprometer a segurança do TM, a idéia primordial é reduzir o impacto sobre os navios mercantes, reduzindo assim as conseqüências econômicas negativas, e em paralelo buscar um emprego mais eficiente e rentável das forças militares (BRASIL, 2018, p. 1-5).

As corretas medidas de CNTM a serem adotadas, devem procurar interferir o mínimo possível nas atividades e necessidades dos NM e seus armadores, estabelecendo assim um controle seguro e eficaz, face as situações impostas e das áreas geográficas, podendo ser empregadas mais de uma medida de forma simultânea. São três tipos de CNTM que podem ser empregados: CNTM

COOPERAÇÃO (CNTM/C), CNTM ORIENTAÇÃO (CNTM/O) e CNTM SUPERVISÃO (CNTM/S).

O CNTM/C é aplicado em situações de normalidade e observando a liberdade de manobra dos armadores, não existindo ameaças ao TM. O CNTM/O ocorre em situações onde existam áreas que possam oferecer algum tipo de perigo aos navios, o CNTM/O provê um assessoramento ao TM, com a finalidade de contribuir para sua segurança. E, por fim, o CNTM/S estabelece os procedimentos necessários para a segurança de todo o TM de interesse e neutros, situações de conflito armado, frente às ameaças de maior envergadura. O TM será orientado a respeito das ameaças que estiverem ocorrendo, bem como das medidas a serem adotadas. Todavia, a Autoridade Naval não será, em princípio, responsável pela passagem segura dos navios, podendo ou não ocorrer a consignação voluntária de NM e/ou BP, cumprindo assim as medidas de CNTM adotadas.

Em cada país a ORGACONTRAM deve necessariamente incentivar o constante envio das informações sobre os NM, visto que, o Controle em Orientação possui como propósito estar constantemente provendo um amplo assessoramento ao TM, isto é, quando houver de fato qualquer ameaça à navegação, deve-se contribuir para a preservação da segurança dos NM (MORAES JUNIOR, 2018). Ao se adotar o CNTM/S, pode se estabelecer um sistema de rotas, sistema de comboios ou até mesmo os dois através de uma área de interesse, em que as Forças Navais poderão controlar e proteger o TM, o conceito de liberdade comercial é colocado em segundo plano em prol das necessidades logísticas nacionais ou aliadas.

3.3 A ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO CNTM

Segundo BRASIL,2008, para que o TM atue dentro de um padrão de normalidade, é necessário que se tenha um eficiente funcionamento do sistema portuário nacional, uma utilização racional dos navios mercantes, além de segurança para suas movimentações. A partir deste ponto, surgem dois grupos de atividades que, muito embora inter-relacionados, são muito diferentes entre si. O primeiro se refere ao TM, que diz respeito à segurança da movimentação dos NM no mar; e o segundo ao transporte marítimo, que é a utilização eficiente e econômica dos portos e dos NM. Surge então duas organizações, uma naval (militar) que é a Organização de Segurança do Tráfego Marítimo (ORGSEGTRAM) e outra civil, composta pela Organização de Direção Civil do Tráfego Marítimo (ORGDCTM) e Organização de Direção Civil da Pesca (ORGDCP), que são complementares e serão definidas a seguir.

As duas estruturas do CNTM, necessitam constantemente ter o acompanhamento do TM de interesse, pois a partir de suas posições atualizadas, terão ferramentas suficientes para analisar anormalidades no comportamento do TM, contribuindo para a formação de uma CSM. A Direção do TM, representa a estrutura civil e compreende a ORGDCTM e a ORGDCP. A ORGDCTM é encarregada de assegurar a continuidade do comércio marítimo e demais atividades econômicas no país, além de manter em plena atividade o sistema portuário nacional. Já a ORGDCP é responsável pelo bom andamento das atividades pesqueiras no país.

3.3.1 A Organização de Segurança do Tráfego Marítimo - ORGSEGTRAM

A ORGSEGTRAM, tem a possibilidade de ser ativada oportunamente, quando e onde haja a real necessidade, de forma total ou parcial, garantindo dentro de áreas marítimas ou hidrovias de interesse, a segurança do TM, tendo como ações e objetivos nacionais principais o controle naval com a ORGACONTRAM e a proteção do TM através de Forças Navais.

O controle naval e a proteção do TM serão exercidos no interior do Teatro de Operações Marítimo (TOM), definição esta, alterada pela DMN para Teatro de Operações (TO), previamente determinado, ou ainda, por ocasião do estabelecimento de um controle de área marítima ou realização de operação ribeirinha. Fora dessas áreas marítimas ou da hidrovia onde será realizada a operação ribeirinha também podem ser adotadas, caso necessário, medidas de controle naval. À ORGSEGTRAM cabem, portanto, as tarefas relacionadas ao controle naval e à proteção do TM, sendo que essas tarefas envolvem a ORGACONTRAM e as Forças Navais e aéreas alocadas para a proteção do TM (BRASIL, 2008).

Em tempo de crise ou conflitos armados, o funcionamento eficiente do sistema portuário e econômico do país, e também da segurança dos meios componentes do TM, tem acentuada importância. Dentro deste contexto, duas grandes atividades que, mesmo inter-relacionadas, são muito diferentes entre si: a que se refere à utilização dos portos e da frota mercante (Transporte Marítimo), e a segurança do TM (Tráfego Marítimo).

O Brasil adota duas componentes básicas para a efetiva segurança do TM: o CNTM e a proteção do TM. As ações de acompanhamento e orientação, se relacionam com o controle,

incluindo o conhecimento dos navios mercantes nos portos e seu posicionamento no mar, já a proteção está relacionada com as ações e medidas necessárias para se contrapor às ameaças.

A complexidade da implementação da segurança do TM decorre da extensão da área marítima ou hidrovia onde ocorre o TM; da magnitude das atividades de CNTM; da diversidade de operações navais que são necessárias para que ocorra uma adequada segurança ao TM; da grande quantidade de navios mercantes (NM) que, ostentando diferentes pavilhões, operam em distintas áreas marítimas ou hidrovias; da elevada dinâmica e amplitude de envolvimento existentes nas situações de conflito da atualidade; e, por fim, a possibilidade de emprego de sistemas de armas que, além de possuírem grande alcance e precisão, dispõem de elevada capacidade de destruição (BRASIL, 2008, p. 1).

A figura 3 apresenta um organograma que exemplifica como é executada a segurança do TM no Brasil. Quando um país integra um tratado de assistência mútua⁶, a condução das atividades relacionadas à segurança do TM passa a ser conduzida por autoridades que exercem o cargo de Comandante de Área Marítima (CAM). Ainda dentro do que os tratados preveem, em algumas vezes, poderá ser designado um Comandante Superior de Área Marítima (CSAM), que será o responsável pela coordenação das atividades dos CAM. Na área de atuação dos países da AMAS, tal procedimento já está previsto no manual da organização. Nesse caso, o cargo será exercido pelo CAMAS e terá o nome de Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul.

Na MB, o cargo de CSAM poderá ser exercido pelo Comandante do Teatro de Operações Marítimo (COMTOM), e o cargo de CAM também poderá ser exercido pelo COMTOM ou então por oficial da estrutura organizacional do Comando de Operações Navais. Portanto, em termos de segurança do TM, são previstas atividades de CNTM, além de proteção do TM, sendo

⁶ No âmbito das Américas, foi implementado o Plano para a Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (Plano CODEFTRAMI), cujo propósito é a coordenação das tarefas relativas ao CNTM, que devem ser executadas pelas Marinhas do continente americano. O Plano CODEFTRAMI dividiu a zona de segurança do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) em quatro áreas marítimas de coordenação: Área Marítima do Atlântico Sul, Área Marítima do Pacífico Sul, Área Marítima do Atlântico Norte e Área Marítima do Pacífico Norte (BRAGA, 2007).

implementada pela ORGSEGTRAM, composta pela ORGACONTRAM e pelas forças navais e aéreas destinadas à proteção do TM.

3.3.2 A ORGACONTRAM

A organização do CNTM está dividida em duas bases principais, uma militar e outra civil, conforme previsto na doutrina. Com relação à estrutura militar, a MB mantém ativada a ORGACONTRAM, com a missão de ser uma estrutura de controle, em condições de se expandir em caso de conflito e fazer o acompanhamento do TM em todo o país, de modo a ser capaz de controlá-los a partir do início de uma crise, sem deixar em segundo plano a salvaguarda da vida humana no mar (BRASIL, 2017a).

Em relação à composição da ORGACONTRAM no Brasil, ela é formada por Organizações Militares pertencentes à estrutura administrativa da MB e são subordinadas ao Comando de Operações Navais, tendo o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) como coordenador de seu adestramento e órgão encarregado da divulgação da doutrina de CNTM. Os componentes da estrutura administrativa são considerados os principais elementos a partir dos quais é ativada a ORGACONTRAM, são eles: Comando de Operações Navais (ComOpNav); Comandos dos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 8º⁷ e 9º Distritos Navais (DN); Capitânicas dos Portos, Agências e Delegacias e as Forças Navais e Aeronavais. O QUADRO 1, mostra as autoridades militares da

⁷ O Comando do 7º não participa do CNTM por não ter área marítima SAR..

ORGACONTRAM, onde são representadas as suas responsabilidades e a equivalência com a estrutura brasileira, servindo como parâmetro para um melhor entendimento de sua organização.

De acordo com a publicação ComOpNav-305 (BRASIL, 2008), para que o CNTM possa contribuir para a segurança do TM, estão previstas a implementação de diversas medidas, quando julgado necessário pelas autoridades de CNTM. Tais medidas são apresentadas no QUADRO 2.

As referidas medidas, procuram compreender as possibilidades de emprego do CNTM, lembrando que poderão existir situações que exijam um outro entendimento, uma outra compreensão dos conflitos da atualidade, fazendo com que diferentes parâmetros venham a ser pensados e adotados.

3.3.3 O Centro Integrado de Segurança Marítima - CISMAR

O COMCONTRAM, com sede no Rio de Janeiro, constituiu à época a estrutura básica da Organização do então Ministério da Marinha, passando a ter suas atividades e organização definidas pelo ComOpNav, sendo o núcleo da estrutura de acompanhamento do TM em tempo de paz. Sua missão, tem como principais propósitos, contribuir para a defesa do TM de interesse para o Brasil e atender a compromissos internacionais assumidos pelo país relativos ao CNTM. Nos dias atuais, o COMCONTRAM deu lugar ao CISMAR, como Organização Militar, passando a exercer todas as atividades afetas ao seu antecessor. Suas principais tarefas reforçam a importância estratégica não só para a MB, como também para o país, conforme o acompanhamento do TM de interesse nacional, em especial na área da AMAS e nas áreas sujeitas a ações hostis de territórios em conflito, além de acompanhar o TM nas AJB. Mantém estudos, planejamentos, participação, coordenação e controle, no âmbito da MB, de exercícios nacionais ou internacionais, além de atualizações de publicações referentes a à Doutrina de CNTM, além de sua disseminação aos vários usuários, principalmente quando ativada a ORGACONTRAM.

O CISMAR exerce a função de Comandante Local de Controle Operacional (COLCO) da área marítima do Brasil de acordo com as instruções do Plano CODEFTRAMI. Atua como ponto de contato com NM no que diz respeito à proteção marítima, e em situações de crise, integra o Estado Maior do ComOpNav. Quando ativada a ORGACONTRAM assessora o CSAM, CAM e as Autoridades de Controle Operativo (ACO) mantendo o COM informado sobre as atividades de CNTM.

3.3.4 Sistema de Informação sobre o TM – SISTRAM

Para entender a operacionalidade do CNTM brasileiro, faz-se necessário conhecer uma das mais importantes ferramentas utilizadas pelo CISMAR, que é considerado seu instrumento central, o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) (CARDOSO, 2008). O SISTRAM é utilizado pelo CISMAR com a finalidade de manter um acompanhamento das movimentações dos NM, no Atlântico Sul e na área *Search and Rescue (SAR)*⁸ brasileira, utilizando recursos de processamento de dados para acompanhar a cinemática dos navios, possibilitando, em caso de incidente *SAR*, uma rápida verificação de embarcações próximas que possam ir em socorro. Como alimentação do SISTRAM, alguns dados são utilizados, como informações MOVMEC, mensagens enviadas pelos NM e trocadas com outras Marinhas.

Uma característica fundamental do SISTRAM é sua versatilidade, fazendo com que se tenha interações com diversos sistemas, com possibilidade de recebimento de informações dos navios e aeronaves da MB, de aeronaves da FAB, das Capitânicas, Delegacias e Agências, sobre a entrada e saída dos navios mercantes nos portos brasileiros, dos centros de CNTM dos Estados das Américas (inclusive dos EUA), do tráfego das marinhas do Plano de Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano e das Estações Radiogoniométricas da MB (BRASIL, 2017).

Como resultado de resoluções da Organização Marítima Internacional (IMO), o SISTRAM inclui o Sistema de Identificação Automática (AIS), o Programa Nacional de

⁸ Busca e salvamento.

Rastreamento de Navios por Satélite (PREPS) e o Sistema Marítimo de Monitoramento que apoiam as atividades petrolíferas (BRASIL, 2017a).

De acordo com Costa (2009), o AIS é um pequeno dispositivo que usa um transponder em VHF (*Very High Frequency*) junto com um *Global Positioning System* (GPS). O sistema envia e recebe informações sobre segurança marítima via rádio, para que navios possam receber informações de outros navios equipados com AIS. Com o advento do AIS, as informações processadas pelo SISTRAM tornam-se mais confiáveis devido à sua precisão e ao intervalo de atualização das informações. As informações recebidas pelo equipamento AIS são via e-mail, intranet e/ou internet, no caso de instalações de pontos focais distribuídos ao longo da costa brasileira, ou através de frequência HF das Estações Rádio da MB, para os navios em ações de Patrulha Naval. Segundo COSTA, 2009, o SISTRAM aumentou significativamente o monitoramento de navios mercantes desde que foi incluído em 2007.

Ainda segundo COSTA, 2009, a vantagem relevante do AIS é que ele possui uma alta capacidade de processamento de informações, algo em torno de 400 contatos e, além de menos interferência em condições climáticas severas, podendo também evitar ou até mesmo contornar obstáculos naturais. Como falha, são apontadas as deficiências na vigilância costeira, porque as estações costeiras do AIS não podem detectar navios que não queiram ser descobertos, então outro fator a considerar é que certos atores (como piratas ou terroristas) podem usar transmissões do AIS. Outra grande desvantagem a considerar é a possibilidade de danos ou interferência na transmissão de dados, que podem interromper os sinais transmitidos corretamente.

O PREPS é um sistema criado em conjunto pela MB, Secretaria Especial de Agricultura e Pesca, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), com a finalidade de interação com o SISTRAM através do CISMAR, que recebe as informações das embarcações de pesca de comprimento superior a quinze metros.

Já o SIMMAP, é um sistema desenvolvido por um acordo entre as a Diretoria de Portos e Costas e a Agência Nacional do Petróleo, que visa monitorar as movimentações de todos os navios envolvidos nas atividades de exploração e extração de petróleo. Todas essas embarcações, sejam elas de pesquisa, de transporte, de apoio ou de offshore, são rastreadas usando comunicações via satélite ou frequência UHF, e essas informações são transmitidas ao SISTRAM pela Petrobras ou por empresas contratadas.

O *Long Range Identification and Tracking* (LRIT) é um sistema de identificação que provê uma cobertura global de acompanhamento de navios de passageiros, de carga e Unidades Móveis de Perfuração *Offshore*. Cada navio transmite informações de localização, hora e identificação para satélites, que por sua vez, retransmitem à vários centros regionais de dados. Essas informações sobre os navios, são retransmitidas para o usuário final.

O LRIT fornece informações semelhantes ao AIS, porém, embora o AIS esteja limitado à faixa VHF, o LRIT possui cobertura global, o que permite uma maior compreensão abrangente da superfície. Outro fator a considerar é que o AIS é um sistema de transmissão cujas informações são propagadas a todos os usuários em potencial sem restrições, enquanto os dados transmitidos pelo LRIT estão disponíveis apenas para países com os direitos de acesso esperados. Quanto ao custo de recebimento de informações pelo LRIT, além de ser superior ao AIS, ele também deve ser mantido pelos Estados contratantes.

Embora o SISTRAM tenha sido criado como um sistema de auxílio aos eventos *SAR*, sua enorme versatilidade na integração com vários outros sistemas e sua poderosa capacidade de armazenar informações em um banco de dados, o tornaram uma ferramenta importante para sistemas de comando e controle fundamental ao CISMAR, que é o responsável pelo monitoramento do transporte marítimo de interesse nacional e de embarcações estrangeiras sob a jurisdição nacional, especialmente no Atlântico Sul.

3.4 COORDENAÇÃO E ORGANIZAÇÃO ENTRE A ORGACONTRAM, A ORGDCTM E A ORGDGP

As responsabilidades da ORGDCTM estão relacionadas ao emprego de NM nacionais e afretadas, e à operação efetiva do sistema portuário nacional. O ORGDCTM é dirigido pela Autoridade Nacional de Transporte Marítimo (AUNATRAM), que no Brasil é de responsabilidade do Ministério dos Transportes. A organização também envolve outras agências, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Secretaria Portuária Especial (SEP).

Sob a orientação da Autoridade Nacional de Pesca (AUNAPES), a ORGDGP é responsável por coordenar as atividades de pesca no Brasil. Atualmente, o ORGDGP pode ser representada pela Secretaria Especial Presidencial de Aquicultura e Pesca (SEAP / PR) da República. Para garantir a eficácia da doutrina CNTM, em caso de conflito ou ameaça, é necessário que ORGACONTRAM, ORGDCTM e ORGDGP, tenham uma perfeita coordenação em todos os níveis. Os canais de comunicação são geralmente estabelecidos entre seus elementos principais para garantir o fluxo permanente de informações e permitir o monitoramento contínuo do TM de interesse nacional.

3.5 PERSPECTIVAS DO CNTM CLÁSSICO

Além da importância do TM para a economia das nações, o século XXI revelou iniciativas que estão transformando as atividades do CNTM clássico, anteriormente previstas apenas para situações de conflito. Atualmente, prevê a implementação de medidas de controle desde o tempo de paz, incluindo monitoramento em tempo real da navegação comercial. Dentre essas iniciativas, quase todas originadas por resoluções da IMO, também há as relacionadas à manutenção da vida humana no mar, incluindo as que envolvem a manutenção da segurança nacional, a proteção do meio ambiente e contribuições para o cumprimento do ordenamento jurídico nacional ou internacional.

Para auxiliar a implementação das resoluções da IMO, os NM estão recebendo equipamentos com capacidade de fornecer dados em apoio ao CNTM clássico, como transmissão dos seguintes dados: nome, bandeira e tipo do NM e da carga, porto de registro, porto de origem e de destino, número de registro do NM, identificação da tripulação e dados relativos a rumos e velocidades. Também deve ser observado que a implementação de sistemas de sensoriamento remoto permite a detecção de alvos e a determinação de sua direção e velocidade, apoio às operações de busca e salvamento, operações de inteligência, mapeamento náutico e previsão ambiental (BRASIL, 2008).

4 AS NOVAS AMEAÇAS

Após os ataques terroristas contra os EUA em 11 de setembro de 2001, o mundo passa a dar maior ênfase às chamadas "novas ameaças", esse fato afeta a segurança marítima e se torna o principal motivo de reações da comunidade internacional, capitaneadas principalmente pelos EUA. Para que se tenha um melhor entendimento da nova doutrina de CNTM, utilizada pelos países da Organização do Atlântico Norte (OTAN), torna-se necessário uma melhor compreensão dos fatores e das transformações que o mundo sofreu que levaram a essa mudança de paradigma e à criação desta nova doutrina. A nova ordem mundial⁹, que começou a se formar no final do século XX, desencadeou uma série de mudanças, transformações e, pode-se dizer que o conceito de segurança teve o seu significado transformado de maneira significativa, bem como o conceito de ameaça.

A ONU, na Assembléia Geral de 4 de dezembro de 2004, começa a entender que o mundo deve se concentrar em seis tipos de ameaças nas próximas décadas: o primeiro grupo inclui ameaças econômicas e sociais; o segundo grupo engloba conflitos nacionais ou clássicos; e o terceiro, conflitos internos, contendo guerra civil, genocídio e outras atrocidades em massa; o quarto, por sua vez, armas nucleares, radiológicas, químicas e biológicas; e o quinto, terrorismo nacional e internacional e, por fim, crime organizado internacional (UNITED NATIONS, 2004).

A nova doutrina identifica novas ameaças, algumas das quais não são tão novas, mas constituem as ameaças mais prováveis na atual conjuntura internacional. São elas: pirataria,

⁹ Segundo Condoleeza Rice, secretária de Estado do Governo Bush, o novo conceito de nova ordem mundial foi engendrada entre 1989 e 2001 e vem sendo consolidada desde então. A queda do muro de Berlim (1989) e a queda do World Trade Center (2001) representam o início e o fim de um longo período de transição.

terrorismo e poluição ambiental. Atualmente, todas essas ameaças são bem concretas, especialmente para os países da OTAN, que estão no núcleo do surgimento dessa nova doutrina e dos objetivos prioritários do terrorismo internacional.

A questão da pirataria é tão importante que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (BRASIL, 1995) tem um tratamento especial sobre esse assunto, forçando todas as marinhas dos países signatários a tomar partido contra ela. O terrorismo foi o foco de atenção dos Estados Unidos da América e de seus aliados mais próximos em grande parte dos últimos anos. Essa preocupação causou uma série de requisitos para todos os que negociaram com esses países e deu origem ao Código ISPS¹⁰ (*International Ship And Port Facility Code*). Mesmo que não sendo sua principal prioridade, os países de fora da OTAN, também estão preocupados com essa ameaça específica. De fato, não se deve esquecer que os navios podem ser usados para transportar terroristas e seus equipamentos. Além disso, o próprio navio pode ser usado como arma ao transportar explosivos. Mesmo em tempos de paz, a poluição ambiental deve ser evitada sob quaisquer circunstâncias e nenhum país deve ser vítima de um desastre ambiental seja de maneira acidental ou não. A OTAN em sua nova doutrina de CNTM, considera a pirataria, o terrorismo e a poluição ambiental, como sendo as ameaças de maior probabilidade de ocorrência atualmente (BRAGA, 2007).

Embora essas novas ameaças sejam importantes e devam atrair atenção das autoridades competentes, neste estudo, apenas a pirataria, o terrorismo e a poluição ambiental que podem afetar o transporte marítimo brasileiro são consideradas. O almirante Stavridis (1955), da Marinha dos Estados Unidos da América, em seu artigo *Maritime Hybrid Warfare Is Coming* apresenta o

¹⁰ ISPS-Code: representa um conjunto de normas que se destina à segurança e à proteção de embarcações e instalações portuárias (inclusive acessos aquaviários, áreas de fundeio e atracação), estabelecendo providências diversas aos portos com carga destinada aos EUA e à Europa. A idéia é permitir o fluxo de cargas somente entre aqueles portos certificados reduzindo os riscos da ameaça terrorista.

conceito de Guerra Marítima Híbrida, contribuindo assim com mais fundamento teórico sobre as “Novas Ameças”.

5 NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING – NCAGS

A doutrina a ser abordada a partir de agora é a NCAGS, utilizada pelos EUA e pela OTAN, e que nos últimos anos vem entrando na pauta dos países da AMAS. A sigla NCAGS ainda não tem uma tradução oficial para o Português, porém, segundo o ATP-02 (D) da OTAN, a definição de NCAGS, seria: cooperação e orientação naval para transporte marítimo e o fornecimento de cooperação, orientação, aconselhamento e assistência ao transporte mercante em apoio à missão do comandante (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

Ressalta-se que o objetivo da NCAGS é fazer uso dessa cooperação das forças militares e de autoridades civis, agências de transporte comercial e de indústria, a fim de facilitar um fluxo contínuo do comércio marítimo em tempos de paz e também de conflito, tentando minimizar a interrupção das operações. Vale mencionar que, informações adicionais podem ser solicitadas e é um dos aspectos mais importantes da NCAGS. Para os comandantes militares, a NCAGS prevê: uma imagem mais abrangente da atividade do comerciante e posições de NM, desconflição¹¹ de NM em operações militares, maior segurança e proteção dos NM, maior eficácia das operações militares e uma melhor compreensão das restrições comerciais.

¹¹ Desconflito é a ação que visa impedir a interferência mútua entre o TM e as operações militares, assim garantindo a eficiência e o fluxo do TM. O desconflito não anula a responsabilidade do comandante do navio mercante pela operação e navegação seguras de seu navio e pelo cumprimento de todas as regras e regulamentos internacionais (OTAN,2017). Apesar de não se ter no Brasil uma definição para desconflição, esse é o entendimento do autor para a questão.

5.1 A EVOLUÇÃO DO NCAGS

A NCAGS era conhecida anteriormente como *Naval Cooperation and Protection for Shipping* (NCAPS), o qual foi originalmente criado para atender às necessidades dos EUA por ocasião da época da Guerra Fria, suas ações incluíam escolta e acompanhamento de grandes comboios de NM. A “nova ordem mundial”, provocou mudanças significativas na geopolítica de todo o globo, muito evidentes principalmente após a Guerra Fria, fazendo com que os EUA e a OTAN iniciassem uma série de adaptações na sua Doutrina de CNTM.

A nova doutrina é mais aplicada às ameaças atuais, porém não relega a segundo plano as ameaças tradicionais. A ameaça ao TM mudou também a missão da *Naval Control of Shipping* (NCS)¹². A ameaça primária aos NM dos EUA não é mais considerada como sendo as tradicionais e sob a bandeira de um Estado, visto que, a grande ameaça atual é o terrorismo. Ao se ter a compreensão dos interesses e direções políticas e estratégicas, o Comandante Operacional (ComOp) procurará determinar o efeito NCAGS¹³ necessário para o planejamento e execução operacional. O QUADRO 3 lista esses impactos e fornece exemplos (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017). Tais efeitos serão alcançados mediante a adoção de procedimentos, táticas e técnicas NCAGS (TTP NCAGS), com ênfase para o “NCAGS *information process*”, “*provision of advice and guidance to merchant shipping*”, o “notification to merchant

¹² Centro de Navegação da OTAN. O NCS é a principal ferramenta do Comandante Supremo Aliado da Europa (SA-CEUR) para estabelecer, manter e fazer a interação com os setores responsáveis pelos NM e facilitar a disseminação de informações para proteção e segurança ao TM. Nesse sentido, e para manter o fluxo ininterrupto do comércio marítimo, o NSC deve estar envolvido desde o início do planejamento de qualquer operação relevante (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

¹³ Segundo o entendimento do autor, o ATP 02D baseia a doutrina NCAGS segundo a metodologia “*effect based operations*” (EBO) da OTAN, sistemática na qual o planejamento e execução das ações é focado em efeitos e não em objetivos

shipping” e o “*management of merchant ship movements*”¹⁷ (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

5.2 A ORGANIZAÇÃO E PRINCIPAIS ATORES

A organização responsável pela execução da missão NCAGS é o Centro de Coordenação de Segurança (SCC)¹⁴, o qual preenche algumas lacunas existentes entre as Forças Armadas e agências nacionais de segurança dos países. A NCAGS recebe apoio do SCC incluindo a cooperação, orientação, aconselhamento, assistência e supervisão do transporte marítimo de militares para poder melhorar ainda mais a segurança dos países envolvidos e de seus NM, os quais, com esse apoio consegue manter o conhecimento de suas posições.

No contexto da integração citada, o *Nato Shipping Center* (NSC) é o órgão da OTAN responsável por ser estabelecer uma conexão permanente entre as forças militares e a indústria do TM, justamente por fazer um estabelecimento e manutenção desse elo e por facilitar a troca de informações afetas à segurança marítima (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017). O ponto único de contato¹⁵, é um organismo fundamental tanto nos níveis estratégico, operacional e tático, e está engajado no planejamento e execução das operações navais voltadas à segurança do TM organizadas pela OTAN.

¹⁴ Do inglês *Security Coordination Center*

¹⁵ Do inglês *single point of contact (SPOC)*.

A NCAGSORG, que é a sigla para organização NCAGS, provê apoio distinto à duas entidades: o Comandante Militar e a Comunidade Marítima. O NCAGS foi adaptado para poder apoiar diretamente a missão do Comandante Operativo da forma mais eficiente e eficaz possível, porém, dependendo diretamente do caráter da operação. Os principais elementos NCAGS devem executar tarefas e planos da NCAGS de maneira precisa e oportuna, mantendo o foco da missão do Comandante Operativo em todos os momentos, conforme apresenta o QUADRO 3.

O Comandante NCAGS (NCAGS CDR) é o oficial responsável para designar e comandar a estrutura NCAGS, cuja função normalmente se acumula com a de Comandante da Força Naval, sendo, portanto, responsável por todas as atividades e tarefas da NCAGS. O *Staff Officer* NCAGS (SO NCAGS) é a autoridade responsável, subordinado ao Comandante Operativo, para todas as atividades da NCAGS (TILL, 2007). Sua principal tarefa é exatamente certificar que a missão do ComOp será apoiada da melhor forma. Os Elementos NCAGS podem ser utilizados mediante uma situação operacional que exija outros fatores para melhor execução de uma missão. Os Elementos NCAGS Destacados (DNE)¹⁶, são responsáveis perante o SO NCAGS, além de prover apoio aos grupos de trânsitos de NM e comboios.

O Estado Maior do Comandante NCAGS é chamado de NCAGS *Staff*. O Oficial de ligação da NCAGS (NCAGS LO), é um oficial embarcado em um NM para poder ser o enlace entre o Comandante do navio e as autoridades militares, já que atua como um assessor do próprio Comandante no NM, porém, não afetando as responsabilidades desse com a segurança da própria navegação e do navio.

De acordo com entendimento do Capitão de Fragata Hélio Carneiro de Moraes Junior (2018), o NCAGS LO normalmente disponibiliza o seu conhecimento militar para facilitar a

¹⁶ Do inglês: *Detached NCAGS Elements*.

Comunidade Marítima na compreensão dos principais requisitos navais e militares aplicáveis. Resumidamente, as unidades NCAGS são equipes, em terra ou mar, as quais fornecem os serviços NCAGS aos diversos setores, recebendo informações do próprio TM local, fornecendo orientação para os NM que cooperam. O Ponto de Cooperação do TM (SCP)¹⁷ é uma área geográfica, onde as equipes NCAGS reúnem e disseminam informações sobre o TM local e as operações NCAGS que porventura estejam acontecendo, fornecendo ainda os meios para informar o TM sobre riscos, possibilitando e ainda aos NM para que estabeleçam comunicações com a NCAGSORG, com objetivo de estabelecer um rápido contato inicial ou ainda atualizar as informações anteriores.

5.3 TIPOS DE CONTROLE – TÁTICAS, TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS

Diferente da doutrina CNTM clássica, a NCAGS é fruto da necessidade de um nível de controle mais flexível, principalmente em tempos de paz, como pode ser verificado na FIG. 4. São cinco os tipos de controle: *Cooperation*, *Guidance*, *Advice*, *Assistance* e *Supervision*.

O *Cooperation* é equivalente ao CNTM/C do Brasil, o *Guidance* se equivale ao Orientação (CNTM/O). Já os níveis *Advice* e *Assistance* não existem na doutrina CNTM clássica e o termo *Supervision* corresponde ao Supervisão (CNTM/S). *Advice* e *Assistance* são considerados níveis de controle intermediários entre a Orientação e a Supervisão. No nível *Advice*, como o próprio nome indica, uma central NCAGS fornece informações para os NM, e eles decidem qual

¹⁷ Do inglês *Security Cooperation Point*

ação tomar. No *Assistance*, uma central NCAGS provê ações para os NM, e a decisão de seguir as ações é do NM. A evolução do NCAGS como doutrina continua e a OTAN e qualquer Estado somente passarão a exigir que os NM sejam controlados por Forças Navais, em uma última instância. O TM pode optar por seguir recomendações militares ou não, contudo, ao optar por perder a proteção militar, pode colocar em risco sua segurança em determinadas áreas.

5.3.1 As TTP e o processo de informação no NCAGS

Segundo o ATP 02-D, a sigla TTP se refere às táticas, técnicas e procedimentos que serão usados pelo ComOp, com assessoria do SO NCAGS, no intuito de alcançar seus objetivos operacionais. Cada TTP envolve um conjunto de ações a serem executadas no nível tático e decididos pelo ComOp visando fornecer os efeitos previstos no QUADRO 3 (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017). O emprego coordenado das TTP permitirá, se assim for desejado, a formação dos grupos de trânsito. Nas operações antipirataria, os seguintes TTP podem ser implementados: processo de informação NCAGS, fornecimento de aconselhamento e orientação para o TM, notificação ao TM e gerenciamento dos movimentos do TM.

O processo de informação da NCAGS encontra-se em uma área onde as atividades do NCAGS e de uma célula de inteligência são interligadas. Essa conscientização pode e deve ser estabelecida por meio de briefings, troca de informações regulares e contato próximo com as

células de inteligência. A matriz de obtenção de informações ¹⁸ é o documento em que são armazenados os dados e informações coletados. Outro documento é o plano de obtenção de dados, onde também são listados os responsáveis por contactar cada fonte, que poderão ser navios, portos, representantes de órgãos vinculados ao TM e páginas da internet, tais como *Marine Traffic*¹⁹ e *Fairplay*²⁰. O propósito do plano de obtenção de dados é evitar a sobreposição de informações do contato entre as seções do Estado-Maior e suas fontes. Nesse processo, são avaliados os dados dos NM e feitas as avaliações de risco dos NM, para que sejam destacados aqueles mais vulneráveis e que necessitarão de uma maior proteção (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

A missão, os meios adjudicados ao ComOp e as regras de engajamento autorizadas nortearão a interação com os NM, para isso, deverá ser transmitido aos comandantes de NM, como essa proteção será feita caso haja real necessidade. No NCAGS o trâmite de informações é considerado de fundamental importância e tem o propósito de assegurar um fluxo de informações aos destinatários e manutenção das determinações NCAGS.

O NSC é um centro de referência e ponto de contato para o setor marítimo, podendo ser substituído por instituições similares que já existem no campo operacional. A NCAGS recomenda que ele possa ser inserido em produtos disponíveis, com destaque para aviso aos navegantes, notas de rádio, cartas náuticas, publicações da IMO e OTAN e sites. O acompanhamento dos assuntos de interesse à operação militar veiculados pela mídia é fundamental para permitir um alinhamento das estratégias utilizadas no aconselhamento dos NM (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

¹⁸ NCAGS information-gathering matrix example (tradução nossa).

¹⁹ Sistema de informações em tempo real sobre movimentos dos navios e a localização atual em portos. Disponível em <<https://www.marinetraffic.com/>>. Acesso em: 5 de jul. de 2020.

²⁰ Sistema de rastreamento de navios. Disponível em: <<http://www.shipfinder.com/>>. Acesso em: 5 de jul. 2020.

Tais ações forçam que as células NCAGS, seções de inteligência e comunicação social tenham de ter uma interação mais próxima, estando em curso uma operação antipirataria e apreciadas as avaliações de risco, o ComOp pode decidir pela intervenção nos movimentos do TM, a fim de aumentar a proteção dos NM, afetando na liberdade da navegação comercial, devendo ser algo provisório e limitado. A interferência no TM deve se tornar pública, podendo ser feita pelas TTP previstas, por notificações do TM, utilizando os meios de comunicação supracitados e deve conter os nomes dos pontos de contato com as forças navais, avaliações da ameaça e limites geográficos da área de risco (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

Para poder monitorar e interferir no TM, duas ações são consideradas para serem utilizadas contra a pirataria. A primeira é o roteamento, que visa direcionar TM para as rotas de segurança estabelecidas na área de operações. Com isso, presume-se a redução do perigo e o incremento do monitoramento dos navios na região. O estabelecimento de rotas deve ser elaborado por oficiais NCAGS, especialistas em segurança da navegação, que conduzirão a plotagem das rotas observando os requisitos técnicos necessários. A segunda, complementar à primeira, trata da passagem coordenada, que está ligada de maneira direta à formação dos grupos de trânsito para navegação nas rotas traçadas dentro das áreas de risco.

O aprimoramento das tecnologias introduziu novas ameaças à indústria marítima. A principal preocupação tecnológica, tanto no mar quanto em terra, é a cibernética, visto que, atores estatais e não estatais podem causar estragos em todo o mundo da indústria. O *cyber*²¹ pode ser usado para ganho comercial, para interromper ou causar destruição. Sendo assim, o ciberataque do

²¹ *Cyber* é o diminutivo da palavra cybernetic, que em português significa alguma coisa ou algum local que possui uma grande concentração de tecnologia avançada, em especial computadores, internet etc. (SIGNIFICADOS, 2020).

tipo NotPetya²², ocorrido em junho de 2017, demonstrou ao setor marítimo o tamanho do impacto e poder de disseminação de um ataque desse tipo. (MORAES JUNIOR, 2018).

5.3.2 Esquema de Relatório de Posição

Ao estabelecer uma compilação do quadro tático de superfície claro, é possível obter uma consciência situacional marítima em uma determinada área. Para esse fim, foram utilizados dados do sistema de acompanhamento de embarcações, destacando-se: o AIS, LRIT e Sistemas de Acompanhamentos de Embarcações Pesqueiras (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017). Em ato contínuo, o ComOp pode implementar o *Vessel Report Scheme* (VRS)²³ visando obtenção de dados adicionais enviados pelos navios mercantes. O estabelecimento de um VRS pode ser feito sobreposto à área de operações ou de interesse, em que os comandantes dos NM serão incentivados a compartilhar seus dados de navegação em caráter de cooperação. Tal procedimento é executado pelo preenchimento de mensagens padronizadas, denominadas *FORMAT ALFA* e *BRAVO*, que posteriormente são encaminhadas aos centros de segurança do TM atuantes como ponto de contato NCAGS. O envio dessas informações é de fundamental importância para que sejam identificados os NM mais vulneráveis às ameaças e, na

²² Uma variante de ransomware, chamada de NotPetya, um tipo de vírus que sequestra dados digitais, está afetando grandes empresas em dezenas de países neste momento (FERRARI, 2017).

²³ VRS – Esquema de Relatório de Posição: Um VRS, que em certas operações pode se tornar obrigatório é um aspecto do processo de informações do NCAGS. É um meio de reunir informações sobre posição e diversas sobre NM. (tradução nossa).

sequência indicá-los para compor comboios ou grupos de trânsito (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

A mensagem *FORMAT ALFA* contém informações básicas sobre a derrota empregada pelos NM, como coordenadas geográficas da posição, velocidade e itinerário. Com a sequência da derrota, os relatórios subsequentes e alterações na mesma serão realizadas por meio da mensagem de posição ou *FORMAT BRAVO*, que é simplesmente a atualização das informações anteriores, e sempre atreladas às coordenadas geográficas das áreas de interesse ou de operações, ou ainda, aos itinerários pré-estabelecidos. Todas as informações constantes do VRS são divulgadas em cartas náuticas, avisos-rádio náuticos e avisos aos navegantes (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

Determinadas operações militares, devido às suas especificidades, necessitam um acréscimo de campos nas citadas mensagens (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017), como é o caso das operações antipirataria, nas quais são solicitados os dados de borda livre ²⁴ dos navios. Esse dado se altera em função do deslocamento da embarcação e, dependendo dos valores, se baixos, facilitam o trabalho de embarque de piratas durante suas abordagens. Há a necessidade de que os navios confirmem a presença da Private Armed Security Team (PAST)²⁵ a bordo, ou outras medidas de autoproteção adotadas pelos NM. Como por exemplo, consultar diretamente os armadores e companhias de navegação, mantendo a objetividade e a concisão das mensagens de maneira a não sobrecarregar o VRS (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

O AIS é uma ferramenta fundamental para a composição de grupos de trânsito, pois permite a correta compilação dos NM nos corredores de segurança, não havendo necessidade de

²⁴ Borda livre – altura medida entre o convés principal e a linha d'água.

²⁵ Tipo de equipe de militares que atuam como se fossem um GVI/GP, só quem com um caráter de proteção ao NM.

seu desligamento. Porém, o VRS apresenta algumas desvantagens, como a falta de dados em tempo real, por conta dos períodos de recepção das mensagens padrão e da dependência da adesão dos NM (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017).

6 CONCLUSÃO

Neste momento, duas importantes diferenças entre a NCAGS e o CNTM devem ser salientadas: a primeira é a questão da voluntariedade, em que os NM só aderem ao NCAGS se assim desejarem, diferente do que acontece no CNTM, em que, dependendo do tipo de controle se torna obrigatório a adesão; conseqüentemente, a responsabilidade de qualquer ação na NCAGS é sempre do Comandante do NM. Isso implica no que tange a questões de seguro, tanto da carga, do navio, quanto na lucratividade do comércio marítimo. Aparentemente, a doutrina NCAGS serve para tranquilizar as companhias de navegação em suas reivindicações passadas quanto ao controle.

O principal objetivo do presente trabalho foi demonstrar um paralelismo entre as duas doutrinas de CNTM, procurando responder qual a que melhor se adapta ao Brasil, tanto como Estado, quanto como integrante da AMAS. Sendo assim, no Brasil, atualmente, utiliza-se a doutrina CNTM clássica. Contudo, nos últimos anos, a NCAGS está sendo inserida na realidade brasileira, com sua aplicação, em caráter experimental, em alguns planejamentos e exercícios. O conhecimento de suas possibilidades abre uma discussão sobre a adoção da NCAGS, a continuidade do CNTM clássico ou a utilização das duas, uma vez que uma poderia complementar a outra.

Nesse contexto, foi apresentado um arcabouço histórico das duas doutrinas, mostrando suas evoluções desde as primeiras tentativas de defesa e manutenção das LCM próprias, estabelecendo uma ampla relação das duas doutrinas com o mesmo conceito de Controle do Mar, segundo a teoria de Mahan. Nessa teoria, algo muito comum é a importância do Estado em manter

as LCM, ainda a tal manutenção que se apresenta como real e verdadeiro objetivo das estratégias marítimas, divergindo somente os estrategistas em como as mesmas são realizadas. Posteriormente, foi apresentada a doutrina CNTM clássica, e também toda sua estrutura, com breve relatos da Guerra Fria com o mais claro objetivo de estar alinhando os esforços dos Estados americanos.

Pode-se observar que o continente americano basicamente foi dividido em áreas, contudo, somente uma foi de fato, e até hoje encontra-se ativa, isto é, a AMAS, a qual é basicamente composta por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Sendo assim, conforme o próprio nome da doutrina menciona, existe um forte controle dos NM pelos Estados, sendo totalmente de responsabilidade de cada um qualquer tipo de dano causado contra os NM. Este tipo de controle nunca foi de fato totalmente aceito pela comunidade marítima, visto que, o menor atraso nas atividades comerciais faz exatamente com que o lucro auferido tenha redução. Sendo assim, o CNTM acabou se desenvolvendo como um tipo de doutrina direcionada ao combate das ameaças estatais e, com o final da Guerra Fria o mesmo passa a sofrer atualizações de maneira a se adaptar com as novas ameaças ao TM e ainda, por consequência, ao próprio Estado, tanto de maneira indireta como também direta.

No presente trabalho, foi abordado um breve conceito sobre segurança global. Desde o final da Guerra Fria, o mundo encontrava-se em constante transformação, contudo, o atentado de 11 de setembro de 2001 fez com que os países saíssem da inércia imposta pela nova estrutura unipolar ²⁶ de poder, e mudassem a sua postura em relação a velhos problemas que foram travestidos com uma nova roupagem, denominando-se como novas ameaças.

Além disso, a fluidez dos mares e dos controles das LCM, os quais se apresentavam como um grande campo fértil para toda a sua disseminação, basicamente ligando diretamente o

²⁶ Refere-se a um arranjo misto no qual os EUA possuem superioridade diante das demais potências, passando a desempenhar papel de administrador do cenário mundial (PECEQUILLO, 2004, p. 124-125).

comércio e riqueza, passou a também integrar o medo, e por vezes, a morte. Portanto, para poder combater uma verdadeira ameaça global, houve a ampla necessidade e muitos esforços na mesma escala de ambas doutrinas. Dessa forma, iniciativas diversas estão sendo mencionadas e sugeridas para serem postas em prática, inclusive a de usar qualquer uma delas de acordo com a situação e localização em momento de combate.

Foi possível observar que, diante de uma necessidade de consciência situacional marítima global, houve a exigência de um grande esforço para realizar trocas de informações e preparação de todos com objetivos de construir capacidades, interoperabilidade e proficiências para de fato realizar a segurança marítima de maneira eficaz e eficiente. Foi apresentada também brevemente a doutrina NCAGS, a qual foi criada com um tipo de estrutura bem mais flexível e com intuito de ser utilizada diretamente para o combate contra as novas ameaças. Vale enfatizar que, a constante busca pela segurança marítima não se foca somente em preocupar-se com as possíveis ameaças estatais, visto que, são consideradas apenas como a última fase do processo, já que, na NCAGS a palavra-chave é, basicamente, cooperação.

Sendo assim, com a NCAGS, afirma-se que foi resolvida algumas questões em conjunto à comunidade marítima, visto que, um dos pilares da doutrina é basicamente a voluntariedade e, ao contrário do CNTM clássico, os NM não têm a obrigatoriedade de aderir à mesma. Outro fator importante é que o Comandante do NM sempre será o responsável pela segurança do próprio NM. Dessa forma, compreende-se que se apazigua um importante impasse, ou seja, aumenta-se o sentimento de confiança mútua entre as Marinhas Mercantes e de Guerra. Quando busca a separação entre o TM e as áreas de operações, busca-se também estabelecer uma possível relação de complementaridade entre as próprias marinhas, especialmente com as possíveis trocas de informações de ambas, basicamente para otimizar as atividades existentes entre as duas

marinhas. Sendo assim, confirma-se que é possível trabalhar com as duas doutrinas. Porém, torna-se necessário a correta avaliação da situação, ou ainda, analisar as condições de cada região.

REFERÊNCIAS

AUTORIDADES de CNTM. In: Controle do Tráfego Marítimo (CNTM). C-EXP-CNTM-OF/PR 2020. p. 8. Slide.

BRAGA, André L. M. As novas tendências na condução do CNTM: uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n. 9, p. 2532-6425, jun. 2007.

BRASIL. Comando de Operações Navais. **ComOpNav-305**: normas para a organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo. Rio de Janeiro, 2008.

BRASIL. Escola de Guerra Naval. **EGN-491**: Controle Naval do Tráfego Marítimo. Rio de Janeiro, 2017.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval (DMN). Brasília. 2017.

BRASIL. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Decreto n. 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] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 jun. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm>. Acesso em: 23 jul. 2020.

CARDOSO, Marcelo Menezes. **Controle Naval do Tráfego Marítimo no Brasil em tempos de paz**: uma visão crítica e perspectivas. 2008. 20 f. Monografia. (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2008.

COORDINADOR DEL AREA MARITIMA DEL ATLANTICO SUR **Tratado Interamericano de assistência recíproca (TIAR)**: adoptado em 1947 y las reformas de 1975. Disponível em: <<http://www.coamas.org/normasInternacionales.html>>. Acesso em: 22 jun. 2020

COSTA, André Luís Vassali. **A importância do controle naval do tráfego marítimo para o transporte marítimo brasileiro frente às novas ameaças do atual cenário internacional**. Monografia. (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval Rio de Janeiro. 2009.

SIGNIFICADOS. **Cyber**. [S. l.]: Significados, 2020. Disponível em: <www.significados.com.br>. Acesso em: 24 jul. 2020.

DICIONÁRIO PRIBERAM DA LÍNGUA PORTUGUESA. **Plotar**. [S. l.]. Priberam Informática: 2020. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/plotar>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA. Serviço de Documentação da Marinha. **Introdução à História marítima brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

Disponível em: <<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/00000898.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2020.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Department of the Navy. **Navy tactics, techniques, and procedures: Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS): NTTP 3-07.12.** [S. l.]: Department of the Navy, 2013.

FERRARI, Bruno. A tecnologia por trás de mais um mega ataque cibernético global. **Época**, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <<https://epoca.globo.com/tecnologia/experiencias-digitais/noticia/2017/06/tecnologia-por-tras-de-mais-um-mega-ataque-cibernetico-global.html>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

MORAES JUNIOR, Hélio Carneiro. **Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS): novas respostas para velhas ameaças aos Estados e ao seu tráfego marítimo.** Monografia. (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2018.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **ATP-02: cooperação naval e orientação para o transporte (NCAGS): manual: edição (D) versão (1).** [S. l.]: Gabinete de Normalização da NATO (NSO), 2017.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **Introdução às relações internacionais.** Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2004. 246 p.

SILVA, Ruy Antônio de Almeida. “As novas ameaças” e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 6, 2006. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/443/342>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

TILL, Geoffrey. **Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI.** Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 2007.

STAVRIDIS, Admiral James. Maritime hybrid warfare is coming. In: INDEPENDENT FORUM OF THE SEA SERVICES, 2016, Estados Unidos da América. *Proceedings...* Estados Unidos da América: [s. n.], 2016. Disponível em: <www.usni.org/magazines/proceedings/2016/December/maritime-hybrid-warfare-coming>. Acesso em: 9 jun. 2020.

UNITED NATIONS. General Assembly. **A more secure world: our shared responsibility** Report of the secretary-general's high-level panel on threats, challenges and change. [S. l.]: United Nations, 2004. Disponível em: <https://www.un.org/en/events/pastevents/a_more_secure_world.shtml>. Acesso em: 23 jul. 2020.

ANEXO A



FIGURA 1 - Áreas de Coordenação
 Fonte: AUTORIDADES de CNTM 2020.



FIGURA 2 - Tipos de Controle do CNTM
 Fonte: AUTORIDADES de CNTM), 2020.

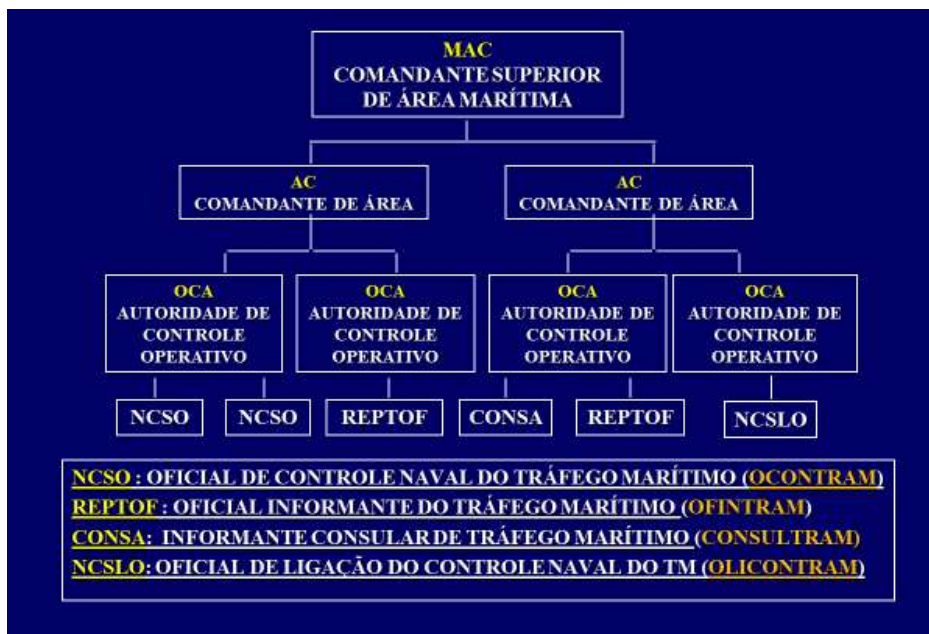


FIGURA 3 - Organograma de CNTM
 Fonte: CONTROLE Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), 2020.

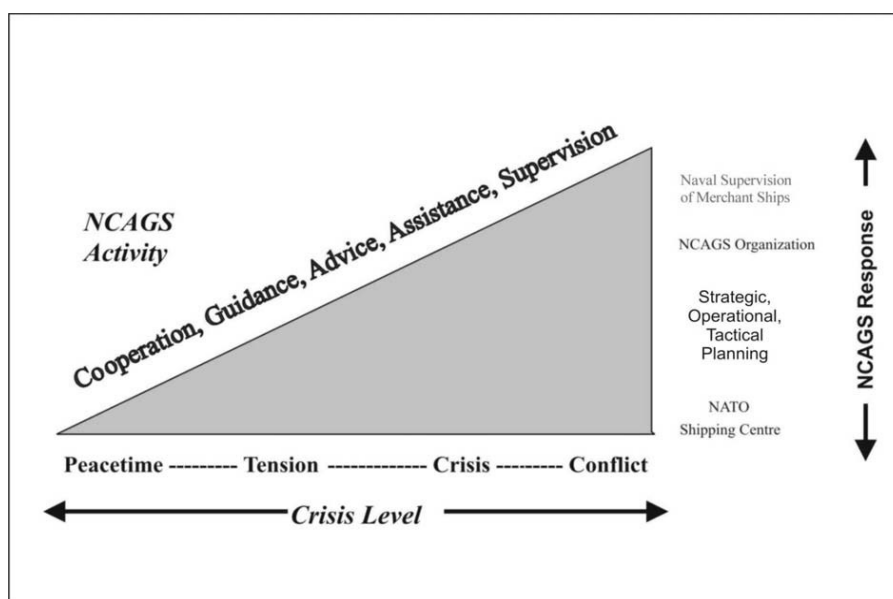


FIGURA 4 - Tipos de Controle do NCAGS
 Fonte: MORAES JUNIOR, 2018.

QUADRO 1
Autoridades da ORGACONTRAM

AUTORIDADE	SIGLA EM INGLÊS	RESPONSABILIDADES	EQUIVALENTE NA ESTRUTURA BRASILEIRA EXISTENTE
CSAM	MAC	Comandante Superior de Área Marítima é o responsável por estabelecer as diretrizes do Sistema de Comboios, Sistema Rotas, proteção do TM, etc.	ComOpNav
CAM	AC / SC	Comandante de Área Marítima, nível intermediário de comando.	COMTOM (quando designado)
ACO	OCA	Autoridade do Controle Operativo é o responsável pela operação do Sistema de Comboios, proteção do TM no interior de sua área de responsabilidade, etc.	ComDN
OCONTRAM	NCSO	Oficial do Controle Naval do Tráfego Marítimo é o responsável pela organização de combios, seleção de comodors, realização da Conferência do Combio, realização de visitas aos navios marcantes, preparação dos documentos necessários para os navios mercantes, etc.	Capitanias Delegacias Agências
AUCONTRAM	REPTOF	Auxiliar no Controle Naval do Tráfego Marítimo é Oficial das Forças Armadas ou funcionário consular designado para um porto estrangeiro em país aliado, devendo enviar suas informações sobre o TM.	Adidos Navais, Militares ou Diplomatas credenciados em países aliados
CONSULTRAM	CONSA	Informantes Consulares de Controle Naval do tráfego Marítimo é um Oficial de Marinha credenciado junto às autoridades consulares de seus respectivos países, em países neutros de interesse, para exercerem atividades de CNTM. Sua responsabilidade básica é informar os movimentos do TM e instruir NM atracados de sua bandeira. De um modo geral, os deveres desses Oficiais serão, tanto quanto possível, idênticos aos atribuídos aos OCONTRAM.	Adidos Navais, Militares ou Diplomatas credenciados em países neutros
OLICONTRAM	NCSLO	Oficial de Ligação do Controle Naval do Tráfego Marítimo é um Oficial de Marinha designado para servir em um Estado-Maior de um NCSO aliado. Ele representa os interesses de sua nação em assuntos pertinentes ao CNTM, como membro daquele Estado-Maior.	Oficial Assessor do CAMAS

Fonte: BRAGA, 2007. p. 56.

QUADRO 2
Medidas para Segurança do TM

NÚMERO	MEDIDA A SER IMPLEMENTADA
Medida 01	- estabelecer ACNTM
Medida 02	- estabelecer ARTM
Medida 03	- estabelecer PC
Medida 04	- estabelecer CN
Medida 05	- facilitar escolta de navio mercante
Medida 06	- executar evacuação de área marítima
Medida 07	- estabelecer comunicações com a ORGDCTM e a ORGDGP
Medida 08	- divertir o TM
Medida 09	- estabelecer Evacuação de Porto
Medida 10	- estabelecer sistema MERCO
Medida 11	- ativar o sistema MERCOMMS
Medida 12	- acompanhar o TM
Medida 13	- avaliar o Nível de Ameaça ao Tráfego Marítimo
Medida 14	- solicitar aos navios mercantes que enviem <i>FORMAT ALFA</i>
Medida 15	- estabelecer Intercâmbio de Informações com outros países sobre o TM
Medida 16	- enviar instruções aos comandantes de navios mercantes
Medida S-01	- estabelecer sistemas de rotas;
Medida S-02	- implementar sistemas de comboios

Fonte: BRASIL, 2008. p. 1-2 e 1-3.

QUADRO 3
Efeitos NCAGS

(continua)

EFEITO	ENTREGUE POR	TTP NCAGS ASSOCIADO
O NCAGS contribuirá para o bem-estar econômico e a estabilidade internacional das nações por meio de maior segurança e proteção dos navios mercantes, mediante:	Realização de perfil de risco de navios mercantes ou aproximando-se da AOO para identificar aqueles em alto risco ou de particular valor econômico, político ou militar.	Processo de informação NCAGS (§0402).
	Coordenar o movimento e contribuir para a proteção dos navios mercantes.	Gerenciamento de movimentos de navios mercantes (§ 0405).
	Fornecer orientação e aconselhamento com base na avaliação do comandante.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404)
	Contato com o transporte mercante em medidas de segurança e autoproteção	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404)
O NCAGS facilitará o livre fluxo do comércio marítimo na área de operações:	Garantir que a remessa comercial esteja ciente, compreenda e siga os requisitos do comandante.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404)
	Coordenar o movimento e contribuir para a proteção dos navios mercantes.	Gerenciamento de movimentos de navios mercantes (§ 0405)
	Fornecer orientação e aconselhamento com base na avaliação do comandante.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404)
	Fornecer informações ao transporte mercante essencial para a movimentação segura.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404)

QUADRO 3
Efeitos NCAGS

(continua)

EFEITO	ENTREGUE POR	TTP NCAGS ASSOCIADO
O NCAGS aumentará a confiança do transporte mercante nas operações militares:	Permitir a troca de informações entre o comandante e a expedição de mercadorias em todos os níveis, desde organizações internacionais, através de órgãos governamentais e não governamentais, até proprietários, comandantes e autoridades portuárias.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404).
	Auxiliar na continuidade do comércio marítimo normal em tempos de paz, tensão, crise ou conflito.	Gerenciamento de movimentos de navios mercantes (§ 0405).
	Fornecer garantias ao transporte mercante por meio do fornecimento de co-operação, orientação, aconselhamento e assistência.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404).
	Facilitar a cooperação estreita entre a marinha militar e a marinha mercante em relação à proteção de navios, portos e ancoradouros mercantes.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404).
	Realizar avaliações de vulnerabilidade de navios mercantes ou aproximar-se da AOO para identificar aqueles em alto risco ou de particular valor econômico, político ou militar ou interesse.	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Reunir e interpretar informações sobre a atividade de navegação, incluindo (mas não se limitando a) balsas, pesca, infraestrutura portuária, gerenciamento e manuseio de carga.	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Aprimorando a conscientização situacional marítima (MSA), gerenciando esquemas de relatórios voluntários e coletando dados de trânsito de navios mercantes para inclusão na imagem da superfície.	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Fornecer conhecimentos especializados sobre transporte marítimo e comércio marítimo.	Fornecimento de conhecimentos especializados no assunto ao comandante (§0403)

QUADRO 3
Efeitos NCAGS

(continua)

EFEITO	ENTREGUE POR	TTP NCAGS ASSOCIADO
	Realizar avaliações de vulnerabilidade de navios mercantes ou aproximar-se da AOO para identificar aqueles em alto risco ou de particular valor econômico, político ou militar ou interesse.	Processo de informação NCAGS (§0402)
O NCAGS aprimorará o processo de tomada de decisão do comandante com base no conhecimento informado das considerações sobre transporte marítimo por:	Reunir e interpretar informações sobre a atividade de navegação, incluindo (mas não se limitando a) balsas, pesca, infraestrutura portuária, gerenciamento e manuseio de carga.	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Aprimorando a conscientização situacional marítima (MSA), gerenciando esquemas de relatórios voluntários e coletando dados de trânsito de navios mercantes para inclusão na imagem da superfície.	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Fornecer conhecimentos especializados sobre transporte marítimo e comércio marítimo.	Fornecimento de conhecimentos especializados no assunto ao comandante (§0403)

QUADRO 3
Efeitos NCAGS

EFEITO	ENTREGUE POR	NCAGS TTP ASSOCIADO
	Realização de perfil de risco de navios mercantes ou aproximando-se da AOO para identificar aqueles em alto risco ou de particular valor econômico, político ou militar ou interesse.	Processo de informação NCAGS (§0402)
Os NCAGS contribuirão para o comprometimento e uso efetivo e eficiente de ativos militares, mediante:	Reunir e interpretar informações sobre a atividade de navegação comercial, incluindo (mas não se limitando a) balsas, pesca, infraestrutura portuária, gerenciamento e manuseio de carga	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Trabalhando com remessas comerciais para aprimorar o gerenciamento de riscos do setor, incluindo medidas de conscientização e autoproteção de ameaças.	Prestação de aconselhamento e orientação ao transporte marítimo mercante (§0404)
	Gerenciamento da desconfiança do transporte econômico e operacional na AOO.	Gerenciamento de movimentos de navios mercantes (§0405)
O NCAGS aumentará a liberdade de manobra do comandante, minimizando a interferência do transporte mercante nas operações:	Fornecendo informações para a preparação da inteligência do processo do ambiente operacional (IPOE).	Processo de informação NCAGS (§0402)
	Prestar aconselhamento ao comandante operacional.	Fornecimento de conhecimentos especializados no assunto ao comandante operacional (§0403)
	Aprimorando o MSA gerenciando esquemas de relatórios voluntários e coletando dados de trânsito de navios mercantes para inclusão na imagem da superfície.	Processo de informação NCAGS (§0402)

Fonte: ORGANIZAÇÃO DO ATLÂNTICO NORTE, 2017.