

ESCOLA DE GUERRA NAVAL
CMG MARCELO RIBEIRO DE SOUZA

PIRATARIA NA “AMAZÔNIA AZUL”:
Reflexos para a Marinha do Brasil

Rio de Janeiro
2014

CMG MARCELO RIBEIRO DE SOUZA

PIRATARIA NA “AMAZÔNIA AZUL”:

Reflexos para a Marinha do Brasil

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

Orientador: CF (RM1) Cláudio Luiz de Lima Martins

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2014

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus filhos João e Isadora, meu porto seguro. Vocês são o oxigênio que alimentam minha motivação de cada dia lutar para ser digno dos desafios a mim atribuídos.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por iluminar minhas decisões e por ter me dado saúde, força e paz para enfrentar mais este desafio.

À Roberta Lopes da Cruz Antonio, meu reconhecimento pelo apoio incondicional e motivação durante essa jornada.

Ao Contra-Almirante (Ref^o) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, pelas orientações e contribuição para a pesquisa bibliográfica deste trabalho.

Ao Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha, agradeço pelas orientações, pelo incentivo, apoio e atenção sempre dispensados para a troca de idéias sobre o trabalho.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN-RM1) Rudibert Kilian Jr., pela predisposição para discutir sobre o tema.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Rogério Ramos Lage, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Marcelo Guimarães Dias e ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) Guilherme da Silva Sineiro, colegas de turma do C-PEM 2014, pelo convívio, amizade, contribuição e disponibilidade para debater sobre o tema deste trabalho.

Ao Capitão-de-Fragata (RM-1) Cláudio Luiz de Lima Martins, meu orientador, pelo apoio e sugestões valiosas para a elaboração do trabalho.

Ao Capitão-de-Fragata Marcelo Lancellotti, pela consideração e valiosa colaboração para a pesquisa bibliográfica.

“O pessimista vê dificuldade em cada oportunidade; o otimista vê oportunidade em cada dificuldade.”

(Winston Churchill)

RESUMO

O propósito deste trabalho consiste em examinar a possibilidade de ocorrência do crime de pirataria na Amazônia Azul – ilícito este que se insere no contexto das novas ameaças ao tráfego comercial marítimo mundial – e propor o aprimoramento do combate à pirataria pela Marinha do Brasil. Concernente ao tema Direito do Mar, a tipificação do crime de pirataria e a delimitação dos espaços marítimos se deram com o advento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em *Montego Bay*, na Jamaica. Com foco nas vertentes “soberania” e “econômica” da Amazônia Azul – aspectos mais vulneráveis se não houver a ação de presença de um Poder Naval capaz de proteger e vigiar essa grande área rica em recursos naturais e por onde trafega a quase totalidade do comércio exterior do Brasil – a execução da atividade de Patrulha Naval visa a coibir a prática de ilícitos dessa natureza. A expectativa do incremento do tráfego mercante na Amazônia Azul e de um novo papel do Brasil na geopolítica do petróleo exigem que o país tenha uma consciência situacional marítima do que acontece no seu entorno estratégico, a fim de se antever que a pirataria venha a migrar para as águas jurisdicionais brasileiras. Para tal, é necessária a manutenção da “boa ordem no mar”, por meio da atividade de Patrulha Naval, sob o enfoque do Planejamento Baseado em Capacidades, propondo seu aprimoramento fundamentado no combate à pirataria realizado pela Marinha do Reino Unido.

Palavras-chave: Direito do Mar. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Amazônia Azul. Pirataria. Marinha do Brasil.

ABSTRACT

The aim of this work is to examine the possibility of the crime of piracy – an illegal activity that is part of the new threats to worldwide commercial shipping – in Blue Amazonia and propose that the Brazilian Navy improve its efforts to fight piracy. Regarding the issue of the Law of the Sea, the crime of piracy and the demarcation of maritime space were defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea, in Montego Bay, Jamaica. Focussing on the sovereignty and economic aspects of Blue Amazonia – that will be more vulnerable in the absence of a Naval Power able to protect and watch over this large area rich in natural resources and through which the almost entirety of Brazil's foreign trade passes – the Naval Patrol's activity aims to repress illegal activities of this nature. The expectation of increased merchant shipping in Blue Amazonia and of a new role for Brazil in the geopolitics of oil require the country to be maritime situational awareness of what takes place in its strategic environment, foreseeing that piracy may migrate to waters under the jurisdiction of Brazil. For this it is necessary to maintain "good order at sea" by means of the activities of the Naval Patrol, under the approach of Capacity-Based Planning, proposing its improvement based on the fight against piracy undertaken by the Royal Navy.

Key words: Law of the Sea. United Nations Convention on the Law of the Sea. Blue Amazonia. Piracy. Brazilian Navy.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	– Águas Jurisdicionais Brasileiras
APS	– Africa Partnership Station
CAAML	– Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão
CAMAS	– Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul
C-ESP-PATNAV	– Curso Especial de Patrulha Naval
CF	– Constituição Federal
CIRM	– Comissão Interministerial para Recursos do Mar
CIASA	– Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento
CLPC	– Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNOOC	– China National Offshore Oil Corporation
CNUDM	– Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar
COMCONTRAM	– Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOpNav	– Comando de Operações Navais
CSM	– Consciência Situacional Marítima
DA	– Destacamento de Abordagem
DBM	– Doutrina Básica da Marinha
DIP	– Direito Internacional Público
DN	– Distrito Naval
DOTMLPF	– Doctrine, Organization, Training, Materiel, Leadership and Education, Personnel and Facilities
DPF	– Departamento de Polícia Federal
EMA	– Estado-Maior da Armada

END	– Estratégia Nacional de Defesa
FOST	– Flag Officer Sea Training
GOOS/BRASIL	– Programa Piloto do Sistema Global de Observação dos Oceanos
GP	– Guarnição de Presa
GptFN	– Grupamento de Fuzileiros Navais
GruMeC	– Grupamento de Mergulhadores de Combate
GVI	– Grupo de Visita e Inspeção
ICC-CCS	– International Chamber of Commerce – Commercial Crime Services
IMB	– International Maritime Bureau
IMB-PRC	– International Maritime Bureau - Piracy Reporting Centre
IMO	– International Maritime Organization
JCIDS	– Joint Capabilities Integration and Development System
LBDN	– Livro Branco de Defesa Nacional
LCM	– Linhas de Comunicações Marítimas
LEPLAC	– Programa de Levantamento da Plataforma Continental
MB	– Marinha do Brasil
MD	– Ministério da Defesa
MIO	– Maritime Interdiction Operation
MRE	– Ministério das Relações Exteriores
MT	– Mar Territorial
NEPOM	– Núcleo de Polícia Marítima
NPaOc	– Navio Patrulha Oceânico
ONU	– Organização das Nações Unidas

PATNAV	– Patrulha Naval
PND	– Política Nacional de Defesa
PROARQUIPÉLAGO	– Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo
PROMAR	– Programa de Mentalidade Marítima
REMLAC	– Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Brasileira
REVIZEE	– Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva
RM	– Royal Marine
RMBT	– Royal Marine Boarding Team
RN	– Royal Navy
RNBT	– Royal Navy Boarding Team
UKSF	– United Kingdom Special Forces
UNSCR	– United Nations Security Council Resolution
USDoD	– United States Department of Defense
ZC	– Zona Contígua
ZEE	– Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1	– Os Espaços Marítimos estabelecidos pela CNUDM.....	80
FIGURA 2	– Os Espaços Marítimos do Brasil – “Amazônia Azul”.....	80
FIGURA 3	– Áreas de Produção de Petróleo e Gás Natural na “Amazônia Azul”.....	81
FIGURA 4	– Comércio Exterior – Transporte Marítimo.....	82
FIGURA 5	– “Triângulo do Ouro Negro”.....	83
FIGURA 6	– <i>IMB - Piracy & Armed Robbery Map 2013</i>	84
FIGURA 7	– <i>IMB - Piracy & Armed Robbery Map 2014</i>	84
FIGURA 8	– <i>The Gulf of Guinea: the new danger zone</i>	85
FIGURA 9	– O Entorno Estratégico do Brasil.....	86
FIGURA 10	– <i>Royal Marine Boarding Team</i>	87
FIGURA 11	– <i>Security at sea</i>	87
FIGURA 12	– <i>Countering illegal acts at sea</i>	88
FIGURA 13	– Curso Especial de Patrulha Naval – C-ESP-PATNAV.....	89

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	DIREITO DO MAR: ESPAÇOS MARÍTIMOS, SOBERANIA E AMAZÔNIA AZUL	16
2.1	Espaços Marítimos	16
2.1.1	<i>Mar Territorial (MT) e Zona Contígua (ZC)</i>	19
2.1.2	<i>Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC)</i>	21
2.2	Amazônia Azul	24
2.2.1	<i>Vertente Soberania</i>	25
2.2.2	<i>Vertente Econômica</i>	27
2.2.3	<i>Vertente Científica</i>	29
2.2.4	<i>Vertente Ambiental</i>	29
3	AS “NOVAS AMEAÇAS”	31
3.1	Fatores que contribuem para o surgimento das “novas ameaças”	33
3.1.1	<i>A globalização e a interdependência econômica dos Estados</i>	34
3.1.2	<i>A participação do Brasil na Geopolítica do Petróleo</i>	37
3.2	Pirataria	41
3.2.1	<i>Diferença entre Pirataria e Roubo Armado contra Navios</i>	42
3.2.2	<i>Pirataria: O caso do Golfo da Nova Guiné</i>	46
4	A MARINHA DO BRASIL NO COMBATE À PIRATARIA NA AMAZÔNIA AZUL	50
4.1	Documentos Condicionantes	50
4.2	A “Boa Ordem no Mar”	53
4.3	Planejamento Baseado em Capacidades	55
4.4	Combate à pirataria na Marinha do Reino Unido	57
4.4.1	<i>Operações de Abordagem</i>	58
4.4.2	<i>Tipos de Abordagens e Níveis de Risco</i>	60
4.4.3	<i>Composição e Capacitação das Equipes para as Operações de Abordagem</i>	62

4.5	Situação atual da Marinha do Brasil para o combate à pirataria.....	63
4.6	Proposta para o aprimoramento do combate à pirataria pela Marinha do Brasil na “Amazônia Azul”.....	65
5	CONCLUSÃO.....	71
	REFERÊNCIAS.....	74
	APÊNDICE.....	79
	ANEXOS.....	80

1 INTRODUÇÃO

Ao longo da História, o mar se caracterizou por um ambiente de disputas não só pelo domínio das rotas comerciais, mas também pela exploração de seus recursos naturais. À medida em que cresceram os interesses dos Estados em garantir a soberania sobre seus espaços marítimos, o Direito do Mar – que por muito tempo foi composto por normas costumeiras – com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), assinada em *Montego Bay*, na Jamaica, em 1982, teve consolidada sua positivação no âmbito internacional, com o advento de um regimento jurídico responsável pela ordenação dos espaços marítimos.

Nesse contexto, organizou-se a ideia dos direitos afetos a determinado Estado em relação às suas águas jurisdicionais, tipificando-se os respectivos delitos, conforme o local em que se concretizasse a violação ao ordenamento, as características do fato (sujeito ativo, sujeito passivo e bem jurídico tutelado) e a legislação aplicável. Um dos ilícitos estabelecidos na CNUDM – e objeto da presente pesquisa – é a pirataria, delito cuja prática remonta à história da era das Grandes Navegações.

O crime de pirataria, não obstante estar historicamente impregnado em nossa civilização, tem sido apresentado como uma das “novas ameaças”, o que leva a crer na sua atemporalidade, adaptando-se, com o passar do tempo, às tecnologias empregadas no comércio marítimo mundial e aos bens transportados. Devido ao seu alto grau de ofensividade, por colocar em risco fatores como a soberania e a economia dos Estados, duas das vertentes estabelecidas no conceito “Amazônia Azul”, torna-se imprescindível o devido preparo e emprego de um Poder Naval capaz de preveni-lo e combatê-lo.

O cerne do problema abordado neste trabalho gira em torno da possibilidade de o crime de pirataria ser praticado não somente em alto-mar (art. 101 da CNUDM), mas também na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – que está inserida na Amazônia Azul – em virtude da interpretação do § 2º do art. 58 da CNUDM.

Em um país como o Brasil, com área marítima de aproximadamente 3,6 milhões km² (que poderá ainda alcançar 4,5 milhões km², conforme será abordado ao longo da pesquisa), a preocupação com a pirataria deve ser constante; sobretudo ao se considerar o seu entorno estratégico que alcança os países limítrofes da costa oeste da África (onde se situa o Golfo da Nova Guiné – palco de forte atuação de piratas na atualidade).

Nesse paradigma, é de suma importância o desenvolvimento de uma Consciência Situacional Marítima, após a análise das ameaças capazes de causar impacto na economia e no ambiente marítimo, com vistas ao desempenho de ações preventivas ou repressivas capazes de neutralizá-las antes da ocorrência de danos ao Estado brasileiro; o que se coaduna à noção de “boa ordem no mar”, consistente na promoção da defesa em profundidade no mar, a fim de viabilizar a interceptação de eventuais problemas antes que cheguem à costa do país, o que permitirá maior tempo de reação para a escolha do emprego da resposta adequada.

Assim, serão abordadas, inicialmente, questões afetas ao Direito do Mar, quais sejam: a organização dos espaços marítimos pela CNUDM – que os dividiu em mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental – bem como as consequentes implicações aos direitos de soberania e limites da ingerência dos Estados sobre eles; e a Amazônia Azul – concepção criada para minimizar o desconhecimento da sociedade com relação à sua importância, apresentando-se dados relativos à sua criação, características, fundamentação legal e subdivisão em quatro vertentes.

A seguir, aprofundar-se-á o estudo com a análise dos fatores que contribuem para o surgimento das novas ameaças (tais como a pirataria, a pesca ilegal e o tráfico de drogas –

destacando-se a primeira), ressaltando a influência da globalização e da interdependência econômica dos Estados, além da distinção entre os crimes de pirataria e roubo armado (não raras vezes confundidos pela sociedade) e a discussão do caso do Golfo da Nova Guiné, cuja relevância repousa no exame do fortalecimento de uma Consciência Situacional Marítima do que ocorre no nosso entorno estratégico.

Procurar-se-á, portanto, no desenvolvimento deste trabalho, evidenciar tais pressupostos, em atendimento às orientações contidas na Política Nacional de Defesa (PND), Estratégia Nacional de Defesa (END) e Doutrina Básica da Marinha (DBM), a fim de propor o aprimoramento do combate à pirataria pela Marinha do Brasil na Amazônia Azul, a partir da adoção de um processo teórico denominado “Planejamento Baseado em Capacidades” e de um modelo prático realizado pela Marinha do Reino Unido.

2 DIREITO DO MAR: ESPAÇOS MARÍTIMOS, SOBERANIA E AMAZÔNIA AZUL

Segundo Francisco Rezek (2008, p. 303), o Direito do Mar, como parte elementar do Direito Internacional Público (DIP), durante muito tempo foi composto por normas exclusivamente costumeiras. O regramento dessas normas passou a ter algum valor sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU), quando em 1958, em Genebra, foram concluídas quatro Convenções: sobre o Mar Territorial e Zona Contígua; sobre o Alto-Mar; sobre pesca e conservação dos recursos em Alto-Mar; e sobre Plataforma Continental.

Tais textos, cuja aceitação não se deu de forma generalizada pelos Estados, foram elaborados “no limiar de uma era marcada pelo questionamento das velhas normas e princípios: os oceanos já não representavam apenas uma via de comunicação navegatória, própria para alguma pesca e algumas guerras”. Tal entendimento surgia do desenvolvimento da noção de que “o fator econômico, tanto mais relevante quanto enfatizado pelo progresso técnico, haveria de dominar o enfoque do direito do mar nos tempos modernos” (REZEK, 2008, p. 303).

2.1 Espaços Marítimos

A história demonstra que o mar sempre foi um ambiente de disputas pelo uso das rotas comerciais e exploração de recursos naturais. Segundo Aguilar (2012, p. 78): “O Direito do Mar, como parte do Direito Internacional Público evoluiu das regras consuetudinárias para as normas positivadas conforme cresceram os interesses em garantir a soberania sobre os

espaços marítimos”. O maior desafio era organizar esses espaços dos Estados, tendo em vista que não há uma fronteira física que os delimite.

A utilização do mar como principal ferramenta viabilizadora do comércio internacional, por diversos países, evidenciou a necessidade de uma regulamentação, pela comunidade internacional, de seu uso pelos Estados. Há registros acerca da preocupação da configuração do mar territorial, por juristas italianos, que remontam ao Século XIV, ocasião em que fora sustentado o limite de até 100 milhas marítimas à jurisdição dos Estados costeiros (MEIRA MATTOS, 2010, p. 152).

Por essa época, na Europa setentrional, o critério dominante era o do alcance da vista humana, que variava de 14 a 21 milhas, por depender de condições meteorológicas. No século XVII, Grotius defendeu o *Mare Liberum*, a que se seguiu a contestação de Selden (*Mar Clausum*). O Século XVIII estabeleceu a regra do alcance do tiro de canhão (Bynkershöek) aproveitada por Galiani para a distância de três milhas. Quando a SDN [Sociedade das Nações, prefiguração da ONU] estudou o problema só havia acordo quanto a um limite mínimo de três milhas, nada, porém, havia sido acordado quanto a um limite máximo (*Ibidem*, p. 152).

Francisco Rezek destaca, num passado mais recente, a discussão entre juristas, no século XX, acerca de uma concepção do mar como *res communis* contra a ideia de *res nullius*, tendo conquistado, a primeira (*res communis*), predominância somente com o advento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (REZEK, 2008, p. 303-304). Sobre a divergência de opiniões anteriormente à Convenção, comenta o autor:

Em presença do direito anterior à grande Convenção de 1982, Charles Rousseau criticava a ideia do mar como *res communis*, ali não vendo qualquer elemento condominial, sobretudo quando convertido o oceano em cenário de guerra. Para ele, melhor se teria conceituado o mar como *res nullius*: uma singular coisa de ninguém que é, entretanto, insuscetível de apropriação, e sobre a qual os Estados exercem determinadas competências (*Ibidem*, p. 303).

Assim, apenas em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica, chegou-se a um consenso, positivado na CNUDM. Sua vigência, todavia, iniciou-se em 16 de novembro de 1994, em decorrência da ratificação do tratado pelo sexagésimo Estado. Por se tratar de uma "Convenção", a CNUDM detém, no âmbito do Direito Internacional Público (DIP), a natureza de tratado, cuja finalidade consiste em criar direitos e obrigações entre sujeitos do DIP por meio da celebração de um acordo formal, nesse caso multilateral.

Cerca de 160 países já ratificaram a CNUDM; alguns, como os Estados Unidos da América (EUA), não o fizeram – no caso dos EUA, em que pese tenham estabelecido seus espaços com base na Convenção, reconhecem a Zona Econômica Exclusiva e Zona Contígua para o fim a que se prestam, mas para efeito de navegação consideram esses espaços marítimos como alto-mar (sem restrições para manobras militares por ex.).

O Brasil é signatário da CNUDM e a Lei nº 8.617¹, de 4 de janeiro de 1993, discriminou os espaços marítimos do país conforme definido pela Convenção, permitindo dessa forma, novas delimitações no âmbito das águas jurisdicionais nacionais. Porém, o país declara a entrada em vigor da CNUDM a partir de 16 de novembro de 1994, por meio do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.

A CNUDM é responsável pelo desenvolvimento de verdadeiro regime jurídico comum aos Estados, ordenando, dentre outros aspectos, a utilização e o domínio dos espaços marítimos (FIG. 1). Vale destacar, nessa linha de raciocínio, o estabelecimento de importantes conceitos desses espaços, quais sejam o Mar Territorial (MT), a Zona Contígua (ZC), a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC).

Antes de prosseguir ao estudo minucioso dos espaços marítimos, vale mencionar, no âmbito nacional, o que a Doutrina Básica da Marinha (DBM) conceitua como Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB):

¹ Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

[...] 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 (BRASIL, 2014, p. 1-2).

Compreendidos no conceito de AJB encontram-se os espaços marítimos brasileiros, que abrangem, atualmente, cerca de 3,6 milhões de km². Nesse sentido, a DBM (BRASIL, 2014, p. 1-2) complementa que o país está requerendo “[...] à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, a extensão dos limites de sua PC, além das 200 milhas marítimas, o que acrescentará uma área aproximadamente de 950 mil km²”. Caso sejam atendidas e ratificadas pela CLPC, “[...] os espaços marítimos brasileiros poderão atingir uma área de 4,5 milhões de km².”

2.1.1 Mar Territorial (MT) e Zona Contígua (ZC)

O MT compreende uma faixa de doze milhas náuticas² de extensão. A soberania do Brasil estende-se ao longo do MT, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo; é reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no MT (art. 17 da CNUDM) e será considerada inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil, devendo ser contínua e rápida. Os navios estrangeiros navegando no MT estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro. Evidencia-se, contudo, no que diz respeito à jurisdição civil e penal, que:

² Uma milha náutica equivale a 1.852 metros.

Sobre navios de comércio em trânsito pelo mar territorial o Estado costeiro abstém-se de exercer jurisdição civil, salvo por responsabilidade decorrente do próprio ato de por ali passar. A jurisdição penal do Estado costeiro tampouco será exercida sobre o navio mercante em trânsito, exceto se a infração produz consequências sobre a ordem territorial, ou tem a ver com o tráfico de tóxicos; e ainda em caso de pedido de interferência feito pelo capitão ou pelo cônsul do Estado de nacionalidade do navio (REZEK, 2008, p. 308).

Segundo Vidigal (2006), “A partir do limite exterior do mar territorial, o Estado costeiro não mais exerce soberania, mas apenas jurisdição sobre os diversos espaços marítimos” (VIDIGAL et al, 2006, p. 40).

A ZC (art. 33 da CNUDM) é adjacente ao limite exterior do MT, consistindo em uma segunda faixa, de igual largura (doze milhas náuticas), onde cabe ao Brasil adotar as medidas de fiscalização visando a coibir as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários.

Oportuno observar que a partir da década de 1950, diversos países da América Latina (dentre eles o Brasil, em 1970) consideraram a área de 200 milhas marítimas para o MT, apresentando justificativas pautadas em interesses econômicos, na exploração de recursos marítimos e no combate à pesca predatória praticada por embarcações estrangeiras (vale recordar de passagem, o famoso caso da “guerra da lagosta”, ocorrido na década de 60 no Brasil³). Em que pese tal entendimento não tenha sido transportado para o âmbito internacional em sede de “mar territorial”, o esforço não foi em vão, pois “a Convenção de 1982 manda que seja de doze milhas marítimas (cerca de 22 km) a largura máxima da faixa de mar territorial de todo o Estado costeiro, mas consagra as duzentas milhas a título de zona econômica exclusiva” (REZEK, 2008, p. 309).

³ “A chamada “guerra da lagosta”, incidente diplomático ocorrido em 1963 entre Brasil e França, resultou da presença constante de barcos de pesca franceses em águas próximas do mar territorial brasileiro – que então era de três milhas –, para o recolhimento intensivo daquele crustáceo. As águas eram de alto mar, e portanto a pesca era livre. O Brasil sustentou, no entanto, que a lagosta, como espécie predominantemente rasteira (e não nadadora), tinha por habitat não o meio hídrico, mas a plataforma continental brasileira. Esse argumento ficou demonstrado, e conduziu ao êxito a pretensão local de que a caça da lagosta não prosseguisse sem prévio entendimento entre os dois países” (REZEK, 2008, p. 313).

2.1.2 Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC)

A zona econômica exclusiva (ZEE) brasileira compreende uma faixa que se estende das doze (mar territorial) às duzentas milhas marítimas, sobrepondo-se, portanto, à ZC. Em outras palavras, compreende uma área de cento e oitenta e oito milhas náuticas contadas a partir do limite exterior do MT, alcançando a largura de duzentas milhas a partir da linha de base. Na ZEE, o Brasil tem direitos de soberania exclusivamente para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos. De acordo com o Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2012b, p. 41), “no mar, a ZEE brasileira [...] tem uma área oceânica aproximada de 3,4 milhões de km²”.

Conforme reforçado pela DBM, para a realização de exercícios ou manobras militares por outros Estados na ZEE, que implique a utilização de armas ou explosivos, exige-se o consentimento do Governo brasileiro⁴.

A todos os Estados é conferido o gozo das liberdades de navegação (mais abrangente do que o direito de passagem inocente, que vigora sobre o mar territorial) e sobrevôo (que é vedado sobre o mar territorial) na ZEE, além de outras formas de uso do mar, desde que lícitas e relacionadas com as mencionadas liberdades (como, por exemplo, a operação de navios e aeronaves).

⁴ Em relação à CNUDM, o Governo brasileiro entende que as disposições da Convenção não autorizam outros Estados a realizarem exercícios ou manobras militares na ZEE, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, sem o consentimento do Estado costeiro, assim como o Governo brasileiro entende que, de acordo com as disposições da Convenção, o Estado costeiro tem, na ZEE e na PC, o direito exclusivo de construir, autorizar e regulamentar a construção, operação e uso de todos os tipos de instalações e estruturas, sem exceção, qualquer que seja sua natureza ou finalidade (BRASIL, 2014, p.1-3).

Na obra “Direito Internacional Público” Francisco Rezek explica, a partir da análise da CNUDM, que:

o limite exterior da plataforma continental coincide com o da zona econômica exclusiva – duzentas milhas a partir da linha de base –, a menos que “o bordo exterior da margem continental” (ou seja, o limiar da área dos fundos marinhos) esteja ainda mais distante: neste caso, o bordo será o limite da plataforma, desde que não ultrapasse a extensão total de trezentas e cinquenta milhas marítimas (REZEK, 2008, p. 313).

É na Plataforma Continental (PC) que se dá a controvérsia acerca do estabelecimento da nossa última fronteira. Isso porque as fronteiras terrestres já estão consolidadas há mais de um século, ao passo que as fronteiras marítimas foram internacionalmente estabelecidas pela CNUDM, que ressalvou a possibilidade de estendê-la quando configurada uma hipótese específica, caso em que se enquadra o Brasil, qual seja, o prolongamento da PC até “[...] a distância que não exceda 350 milhas marítimas da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial ou a uma distância que não exceda 100 milhas marítimas da isóbata de 2500 metros, que é uma linha que une profundidades de 2500 metros.”, conforme conceituado acima e nos termos do art. 76 da CNUDM⁵.

De acordo com o art. 4 do Anexo II da CNUDM, o Estado que tiver intenção de estender sua PC além das 200 milhas marítimas, “[...] apresentará à Comissão, logo que possível, mas em qualquer caso dentro dos 10 anos seguintes à entrada em vigor da presente Convenção para o referido Estado [...]”. No caso do Brasil, o documento foi depositado junto à ONU em 17 de maio de 2004. Ressalta-se a fundamental participação da Marinha do Brasil nos dois programas elaborados com vistas ao estudo do prolongamento da PC: o “Programa

⁵ Art. 76: “A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância”. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2014.

Arquipélago”⁶ e o “Programa LEPLAC” (Levantamento da Plataforma Continental), ambos conduzidos por uma Comissão Interministerial que intenta estabelecer os limites exteriores da PC, com a finalidade de requerer o aumento da ZEE nos locais em que tais limites ultrapassassem as duzentas milhas. Após dezessete anos de trabalho, o Brasil apresentou, em 2004, à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), uma proposta de aumento da ZEE em aproximadamente 960.000 km². Contudo, a CLPC posicionou-se, por meio de recomendações, em 27 de março de 2007, concordando com a extensão da PC no que se refere ao Platô de São Paulo, mas divergindo das demais áreas (Cone do Amazonas, Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade e Margem Continental Sul – cerca de 200.000 km²)⁷.

Diante desse cenário, o Governo brasileiro, por meio da Resolução nº 001/2008 da CIRM (Comissão Interministerial para Recursos do Mar), optou por elaborar uma nova proposta a ser encaminhada à CLPC, com relação às recomendações desfavoráveis, em conformidade com o art. 8º do Anexo II da CNUDM.

O Brasil exerce direitos econômicos sobre a PC, isto é, detém direitos de soberania exclusivamente para a exploração dos recursos naturais (de acordo com o parágrafo único do art. 12 da Lei nº 8.617/93, os recursos naturais correspondem aos “recursos minerais e outros não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias [...]”).

Finalmente, cumpre citar o “Alto-mar”, que segundo o art. 87 da CNUDM, “[...] está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. A liberdade do alto-mar é exercida nas condições estabelecidas na presente Convenção e nas demais normas de direito internacional” e a “Área” que corresponde “ao leito do mar na região dos fundos marinhos, e

⁶ Programa destinado à reconstrução de um farol e à construção de uma estação científica, permanentemente guarnecida nos “rochedos” de São Pedro e São Paulo, alterando-se sua denominação para “arquipélagos”. A partir daí, traçou-se uma linha de duzentas milhas em torno dos arquipélagos, o que implicou na ampliação da área da ZEE em 450.000 km².

⁷ Em palestra proferida pelo Comandante da Marinha na Escola de Guerra Naval para o Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra, em 25 de fevereiro de 2014.

ao respectivo subsolo” (REZEK, 2008, p. 314). Considerada “patrimônio comum da humanidade”, encontra-se fora dos limites de jurisdição dos Estados, “sobre ela assentam as águas de alto mar e o respectivo espaço aéreo” (*Ibidem*, p. 314). Em que pese também tenham sido contempladas pela CNUDM, não serão objeto de análise detida, tendo em vista que não se inserem na Amazônia Azul, foco do presente estudo.

2.3 Amazônia Azul

Se ratificada pela CLPC a proposta do Brasil, os espaços marítimos brasileiros poderão atingir uma área de 4,5 milhões de km² (FIG. 2), cerca de metade do território nacional. Em virtude da imensidão do território e das riquezas nele encontradas, nossos espaços marítimos passaram a receber uma denominação que remonta a uma analogia com a Amazônia verde. Nas palavras do seu criador, o então Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Guimarães Carvalho (2004)⁸: “há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da **"Amazônia Azul"**, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica.” (grifo nosso).

O conceito foi amplamente aceito e adotado e encontra-se inserido na DBM, da seguinte maneira:

A Amazônia Azul® é a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da PC brasileira. Ela deve ser interpretada sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e da soberania (BRASIL, 2014, p. 1-3).

⁸ <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2502200409.htm>

A DBM reitera que a Marinha tem buscado alertar a sociedade da importância da Amazônia Azul (BRASIL, 2014, p. 1-2): “O País tem sob sua tutela uma outra Amazônia, em pleno mar, a ‘Amazônia Azul’⁹, assim chamada não por sua localização geográfica, mas pelos seus incomensuráveis recursos naturais e grandes dimensões.”

Para evidenciar a nossa vocação pelo mar e o legado de nossos espaços marítimos, Vidigal (2006) faz as seguintes considerações:

O conceito de Amazônia Azul é, portanto, um código nacional, um movimento atual de retorno efetivo ao inexorável destino marítimo brasileiro. [...] A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar torna a invocar de maneira moderna o conceito de *uti possidetis*¹⁰, que foi tão precioso para o Brasil consolidar a sua configuração territorial além-Tordesilhas. É dever sagrado para a nossa geração conhecer e desenvolver as capacidades necessárias para o pleno exercício dos direitos sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, que nos cabem, pelos tratados internacionais vigentes (VIDIGAL et al, 2006, p. 30).

O conceito de "Amazônia Azul" em função da importância político-estratégica e das riquezas existentes é estudado sob a ótica de quatro vertentes: soberania, econômica, científica e ambiental. Durante o desenvolvimento do presente trabalho serão analisadas mais detidamente as questões que poderão afetar as vertentes soberania e econômica, eis que relevantes para o estudo do tema proposto.

2.2.1 A Vertente Soberania

Na Amazônia Azul não existem fronteiras físicas delimitando as águas jurisdicionais brasileiras; para garantir a proteção e a manutenção da vigilância nessa extensa

⁹ A marca “Amazônia Azul” foi registrada pela Diretoria de Marcas (DIRMA) do Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) como evento cultural e político oficial da Marinha do Brasil, de acordo com a Nota Técnica nº 032/2008, de 14 de agosto de 2008, da INPI/DIRMA.

¹⁰ Decorrente do Direito Romano, o princípio do Direito Internacional Público *uti possidetis* consiste na aquisição de direitos sobre um território mediante sua ocupação (posse), caso típico dos territórios conquistados em guerras.

área, é necessária a atuação da Marinha do Brasil, por meio do emprego de navios na realização de ações de Patrulha Naval (PATNAV) ou de presença, a fim de evitar a ocorrência de ilícitos.

De acordo com o Decreto n.º 5.129, de 6 de julho de 2004¹¹, a PATNAV, “[...] sob responsabilidade do Comando da Marinha, tem o propósito de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos [...]” na AJB e no alto-mar, [...] “respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil” (BRASIL, 2004a). As embarcações estrangeiras realizando atividades não autorizadas na AJB serão apresadas e encaminhadas pela Marinha do Brasil às autoridades competentes; no caso de navios de guerra ou de Estado, poderá determinar a interrupção das atividades e sua retirada da AJB. O Decreto prevê, ainda, a abordagem às embarcações por um Grupo de Visita e Inspeção (GVI), composto por militares designados pelo comandante, que poderá ser integrado, dentro das competências legais, por representantes dos órgãos federais ou estaduais.

Com relação à PATNAV, a DBM – que serve de base para a elaboração dos demais documentos doutrinários da MB – com o propósito de orientar a organização, o preparo e o emprego do Poder Naval, considera-a uma das Atividades de Emprego Limitado da Força em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional:

Decorre de uma atribuição subsidiária prevista em lei [...] Para atingir tal propósito, a execução ocorrerá de forma isolada pelo emprego do Poder Naval ou em coordenação com outros órgãos do poder executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas. [...] Diversas são as atividades a serem fiscalizadas pela PATNAV: [...] **pirataria** (BRASIL, 2014, p. 4-3; 4-4, grifo nosso).

Em virtude da grande área a ser vigiada, “A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa complexa [...] se a ação for tímida, ilícitos como **pirataria** [...] encontram terreno fértil

¹¹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm

de propagação”¹² (grifo nosso), impactando diretamente o transporte marítimo, e conseqüentemente, o nosso comércio exterior, que em grande parte é realizado por via marítima.

Em que pese sua forte tradição pacífica, objeto de previsão constitucional¹³, há de se estar preparado para a defesa contra agressões externas, algo não raro em um momento marcado pela disputa por recursos naturais, o que torna a Amazônia Azul alvo de cobiça alheia, exigindo o devido preparo do Estado brasileiro na defesa de sua soberania frente a possíveis ameaças. Daí se extrai a importância de um Poder Naval moderno, equilibrado e balanceado para operar estrategicamente no controle das linhas de comunicações marítimas no Atlântico Sul, em uma área cuja principal característica é a inexistência de delimitações físicas.

2.2.2 A Vertente Econômica

A vertente econômica ressalta a importância da via marítima como meio para escoar o comércio exterior (exportações/importações), bem como as riquezas disponíveis no mar para garantir o crescimento e o desenvolvimento do Brasil.

A partir de 2007, com o advento da descoberta de grandes reservas de petróleo e gás na área do pré-sal, a expectativa é de que o país se torne um grande exportador desse importante insumo energético, motivo de ganância de “aventureiros”. Segundo a Petrobras¹⁴,

¹² https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_soberania.html

¹³ Conforme previsão do art. 4º, VII, CF, que diz respeito ao princípio da “solução pacífica dos conflitos” como forma de a República Federativa do Brasil relacionar-se internacionalmente.

¹⁴ Esses dados são atualizados, periodicamente, pela Petrobras. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/?gclid=CLOiptyS174CFeHm7AodMjcAKA>>. Acesso em: 23 mai. 2014.

“desde 2008, já são mais de 100 milhões de barris de petróleo produzidos no pré-sal. Nas Bacias de Santos e de Campos, diariamente, são extraídos mais de 400 mil barris. Em 2018, 52% da nossa produção total de óleo virá do pré-sal.”

O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto (2014)¹⁵, alertou que “a interrupção da produção de petróleo e gás natural provenientes dos poços marítimos levaria o País a um colapso energético”, apresentando os seguintes dados de produção de petróleo e gás natural (FIG. 3) na “Amazônia Azul”:

- Produção nacional de petróleo - 2,1 milhões de barris por dia; e de gás natural - 82 milhões de m³ por dia.
- 91,9% da produção de petróleo e 72% da produção de gás natural foram explorados de 765 poços marítimos. As bacias de Campos e Santos respondem por 89,5% da produção nacional de petróleo.
- A produção de petróleo da Bacia do Pré-Sal atingiu 346 mil barris por dia, respondendo por 16,4% da produção diária nacional. Suas reservas são estimadas em 35 bilhões de barris e há campos a 150MN da costa.

Com relação ao comércio exterior (FIG. 4), complementou: “Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é por via marítima. Em 2013, envolveu valores da ordem de US\$ 482 bilhões entre exportações e importações; a interrupção das linhas de comunicação marítimas poderia causar o colapso da economia brasileira”.

A importância do mar para a economia brasileira é incontroversa, assim como deve ser a mentalidade de defesa dessas águas, onde diariamente circulam a quase totalidade das importações e exportações brasileiras. A fragilidade ou ausência de vigilância nessas águas representaria uma grande oportunidade à atuação de criminosos, podendo acarretar grave crise energética e de insumos no país. Diante do exposto, verifica-se que da possibilidade do deferimento, pela CLPC, do novo limite pleiteado pelo Estado Brasileiro à

¹⁵ Em palestra proferida na Escola de Guerra Naval para o Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra, em 25 de fevereiro de 2014.

PC resultará a ampliação da área da nossa Amazônia Azul e, conseqüentemente, o aumento da responsabilidade em defendê-la.

2.2.3 A Vertente Científica

Dentre os integrantes da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, que envolve representantes de 15 Ministérios e Instituições, está o Comandante da Marinha. Diversos são os projetos desenvolvidos por essa comissão, podendo-se citar o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Brasileira (REMPLOC), o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE – concluído e substituído pela Ação de Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha, denominado REVIMAR), o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR), o Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (PROARQUIPÉLAGO) e o Programa Piloto do Sistema Global de Observação dos Oceanos (GOOS/BRASIL), conforme se depreende da análise do sítio da Marinha do Brasil¹⁶.

2.2.4 A Vertente Ambiental

A vertente ambiental refere-se à devida exploração racional e preservação dos recursos marinhos a fim de que se promova o aclamado “desenvolvimento sustentável”. Nesse sentido, há de se considerar que a Amazônia Azul é singular por sua diversidade biológica e

¹⁶ https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_cientifica.html

recursos minerais, além do potencial energético e biotecnológico. A questão gira em torno do uso racional do mar e da preservação dos recursos naturais presentes na Amazônia Azul. Para isso, “Destacam-se os programas de caráter regional, com a participação das comunidades, contribuindo para a inclusão social e o desenvolvimento sustentável. De certa forma, isso já vem sendo feito em programas e ações do Governo Federal.”¹⁷

Dessa breve análise acerca da Amazônia Azul e suas vertentes, extrai-se a importância do reconhecimento internacional da delimitação dos espaços marítimos do país, em virtude do interesse do Brasil garantir a exploração dos recursos lá existentes e, sobretudo, com vistas ao contínuo incremento da sua defesa, a fim de mitigar as possíveis vulnerabilidades diante das “novas ameaças”.

¹⁷ https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_ambiental.html

3 AS “NOVAS AMEAÇAS”

A consciência da importância do tráfego marítimo pela sociedade é, de modo geral, praticamente inexistente. A maioria das pessoas apenas se dá conta dos conflitos que ocorrem em terra, ignorando o fato de que o transporte de cerca de 90% do que é consumido pelas pessoas no mundo ocorre por via marítima e de que 70% do planeta é coberto por oceanos e mares, o que, proporcionalmente, corresponde à quantidade de recursos neles disponíveis.

Considerando-se que os navios apenas são avistados por grande parte da população nos momentos em que entram e saem dos portos, não se tem a real noção da sua relevância na promoção do desenvolvimento do país e tampouco das eventuais ameaças que poderiam colocar em risco sua soberania, bem como as consequências da redução ou suspensão do fluxo de mercadorias.

A fim de minimizar essa deficiência, a Política de Nacional Defesa (PND), como documento condicionante de alto nível do Planejamento de Defesa do País, estabelece, como um de seus propósitos, a necessidade de conscientizar a sociedade brasileira de que o país, em virtude de sua importância no cenário internacional, é suscetível a ameaças e que a mentalidade de defesa há de ser desenvolvida por todos:

Após longo período livre de conflitos que tenham afetado diretamente o território e a soberania nacional, a percepção das ameaças está desvanecida para muitos brasileiros. No entanto, é imprudente imaginar que um país com o potencial do Brasil não enfrente antagonismos ao perseguir seus legítimos interesses. Um dos propósitos da Política Nacional de Defesa é conscientizar todos os segmentos da sociedade brasileira da importância da defesa do País e de que esta é um dever de todos os brasileiros (BRASIL, 2012c, p. 1).

Para elucidar o que atualmente são consideradas “novas ameaças”, alguns autores as discriminam e apontam os possíveis impactos delas decorrentes. Nessa linha de raciocínio, Christopher Bellamy (2014)¹⁸, Diretor do *Greenwich Maritime Institute - University of Greenwich*, esclarece que as principais ameaças para segurança marítima podem ser assim definidas:

- A ameaça ou uso da força contra a soberania, integridade territorial ou independência política dos Estados;
- Atos terroristas contra instalações portuárias, *off shore* e outros interesses marítimos, o transporte ilegal de armas de destruição em massa ou seus componentes e outros atos ilegais;
- **Pirataria dentro da ZEE** ou alto-mar e roubo armado no mar territorial;
- Interrupção de fontes vitais de fornecimento, tais como energia e alimentos, além de outras não vitais de bens, mas não menos valiosas, como resultado das práticas supramencionadas;
- Organizações criminais transnacionais além de pirataria, como contrabando de armas, narcóticos e pessoas;
- Crimes de menor potencial ofensivo – por exemplo, imigração ilegal e formas menos graves de roubos no mar;
- Ameaças à segurança dos recursos, tais como pesca ilegal, não regulamentada e não declarada;
- Ameaça ambiental decorrente da poluição ou derramamento de lixo tóxico nos mares;
- Transmissões ilícitas em águas internacionais;
- Espionagem ou outros recursos ilícitos; e
- Emprego do ambiente marítimo como instrumento de guerra (BELLAMY, 2014, p. 13, grifo nosso).

Corroborando essa corrente de pensamento, Geoffrey Till (2005, p. 22, grifo nosso)¹⁹ aduz que “com base no comércio, depreende-se que a prosperidade e a segurança do mundo, pilares de sua sustentação, poderão, nos anos vindouros, enfrentar muitas ameaças, de várias naturezas e de intensidade imprevisível, mas com tendência ao crescimento”, destacando quais ameaças considera como potenciais riscos ao “harmonioso funcionamento

¹⁸ BELLAMY, Christopher. *Naval Power: strategic relevance in the 21st century*. IHS Jane's Navy International. Surrey: HIS, Vol. 119, p.13, jan./fev. 2014.

¹⁹ Palestra realizada na Escola de Guerra Naval, em 25 de novembro de 2005, durante o I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo na Escola de Guerra Naval pelo Professor Geoffrey Till que é catedrático de Estudos Acadêmicos do Joint Services Command and Staff College, UK. Disponível: <http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/pagina_revista/n07/_edicao07.pdf>. Acesso em: 03 mai. 2014.

do sistema marítimo internacional [...]: 1) a **pirataria**; 2) a pesca predatória; 3) a poluição; e 4) crimes e transgressões que podem ser realizados nos oceanos.”

É significativa a situação de dependência que norteia as relações das nações com o mar, seja com vistas à viabilização do fluxo de mercadorias para sua subsistência ou para a promoção do desenvolvimento; somada a isso, cresce a importância do mar, seja por se tornar ambiente propício para eventuais disputas, bem como para o surgimento das “novas ameaças”. Nesse diapasão, o Brasil, em decorrência de sua vocação marítima, deverá estar preparado para fazer frente às “novas ameaças”. Vidigal (2010) analisa a questão ao abordar o problema estratégico naval brasileiro:

Somos extremamente vulneráveis às chamadas “novas ameaças”. O narcotráfico, o contrabando/descaminho, a pesca ilegal são ameaças já configuradas, **enquanto o terrorismo e a pirataria são ameaças que se podem tornar efetivas a qualquer momento**. A repressão a esses ilícitos está associada a um amplo sistema de patrulha envolvendo as águas jurisdicionais [...] (VIDIGAL, 2010, p. 13, grifo nosso).

3.1 Fatores que contribuem para o surgimento das “novas ameaças”

O grande desafio da atualidade é o de lidar com um futuro cada vez mais imprevisível, em que a identificação e origem das ameaças não se encontram claramente definidas. Diante desse ambiente de incertezas urge a necessidade de nos anteciparmos à compreensão de quais são os fatores que poderiam colocar em risco a soberania e o desenvolvimento do país. Apesar da distância do Brasil dos principais focos de tensão, há de se ter em mente que a velocidade com que os conflitos se propagam de uma região para outra, a sua classificação como potência emergente detentora de grandes recursos naturais e a considerável dependência do seu comércio marítimo, poderão tornar o país alvo de cobiça.

3.1.1 A globalização e a interdependência econômica dos Estados

Em função de a força da globalização estar concentrada no mar – via através da qual se dá a quase totalidade do comércio mundial –, o Poder Naval no século XXI tornar-se-á cada vez mais importante. De acordo com a Organização Marítima Internacional - *International Maritime Organization (IMO)*²⁰, em 2010 a relação do volume de produtos transportados pelo mar e a distância percorrida foi estimada em 35 trilhões de toneladas por milha náutica navegada. A previsão para 2030 é de que haverá um incremento de mais de 50 trilhões de toneladas por milha náutica navegada, ante a previsão de que, a partir de 2013, o crescimento será de 4% ao ano, em média. Entre os principais fatores que têm contribuído para essa tendência está o aumento do tamanho dos navios e das demandas econômicas de países como China, Índia, Brasil e Indonésia.

Ao explicar a possibilidade do surgimento de conflitos e crises decorrentes da busca por recursos primários vitais para países como China e Índia, Reis (2013, p. 518) evidencia: “Se há algo que a história e a geopolítica nos advertem é sobre a eterna luta pelas três autonomias, nos setores de alimentação, de energia e militar. Por trás deles, está presente a água”.

De acordo com os dados da *Global Marine Trends 2030* (2013)²¹, a expectativa para 2030 é de um grande aumento do fluxo de petróleo do Golfo da Arábia e da América Latina para a China e para o resto da Ásia; ávidos por energia, China e Índia serão os maiores importadores de gás natural e carvão; em relação ao carvão, antes de 2030 a Índia ultrapassará

²⁰ BELLAMY, Christopher. Naval Power: strategic relevance in the 21st century. IHS Jane's Navy International. Surrey: HIS, Vol. 119, p.11, jan./fev. 2014.

²¹ http://www.maritimeindustries.org/write/Uploads/News/2013/2nd%20Quarter/Global_Marine_Trends_2030_Brochure.pdf

a China e assumirá a liderança como país importador; a China permanecerá como o maior importador de minério de ferro de alto teor proveniente do Brasil e da Oceania.

Segundo a análise do *Strategic Trends Programme – Global Strategic Trends Out to 45 - Ministry of Defense of United Kingdom* (2014, p. 109-110), a América Latina e o Caribe devem permanecer politicamente e economicamente fragmentados, com seus países buscando relações bilaterais, em vez da formação de um forte bloco unificado; o Brasil e o México provavelmente apresentarão crescimentos mais consistentes na região e suscetíveis de estarem entre as principais economias mundiais, em termos de Produto Interno Bruto (PIB), em 2045; ambos países possuem recursos naturais, incluindo hidrocarbonetos, que têm o potencial para gerar bastante lucro, no entanto, a exploração desses recursos tem sido um grande desafio.

As fragilidades decorrentes da globalização e do incremento do tráfego marítimo foram alertadas por Geoffrey Till (2005, p. 12) ao argumentar que “o sistema globalizado de comércio marítimo é um círculo virtuoso, mas não é um sistema fechado”, o que significa admitir, *contrario sensu*, sua vulnerabilidade, eis que propenso a ataques capazes de colocar em risco as linhas de comunicação marítimas importantes, o tráfego mercante ou até mesmo provocar a interrupção do fluxo de comércio. Prossegue o autor afirmando que tais vulnerabilidades podem comprometer a eficiência do sistema, sujeitando-o a ameaças:

Estas vulnerabilidades podem se constituir em ameaças, e poderiam provocar a interrupção do sistema, ou mesmo uma ruptura do círculo virtuoso. Elas podem ser aproveitadas por uma potência hostil, por ataques deliberados a elementos do sistema, [...], por **atos de pirataria**, de contrabando, de tráfico de pessoas ou de drogas (TILL, 2005, p. 12, grifo nosso).

A realidade do mundo atual é de insegurança e de futuro imprevisível, o que torna iminente o surgimento de conflitos na relação entre os povos. As constantes transformações, decorrentes da globalização e do incremento da interdependência dos Estados, submetem as

sociedades a novos desafios para a manutenção da paz, tendo em vista que nem as ameaças e, tampouco, a motivação do emprego da força na solução dos contenciosos estão claramente identificadas.

Para Reis (2013, p. 518), a “interdependência mundial tornou-se definitiva e misturou no torvelinho aspectos locais, nacionais, regionais e globais” tendo em vista que, na sua visão, “todos os domínios da atuação das relações de poder se veem envolvidos”, destacando-se, entre eles, o poder econômico, que teria impacto significativo nas demais relações de poder. Além disso, considera:

A globalização é um fato, mas os obstáculos surgem e se multiplicam em razão da rapidez da transmissão dos problemas, como os riscos e as ameaças que passam pelos atos terroristas, do local para o mundial; o crime organizado; a insegurança econômico-financeira; **a pirataria**; a vulnerabilidade dos recursos não renováveis e o uso inadequado das novas tecnologias de informação e comunicação (REIS, 2013, p. 519, grifo nosso).

O Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2012b, p. 28), na sua análise sobre o ambiente estratégico do século XXI, cita que “um cenário internacional caracterizado por incertezas tem influência direta tanto na definição da política externa brasileira quanto em sua política de defesa”, apresentando, em seguida, acerca da influência da globalização, a seguinte apreciação:

O fenômeno da globalização trouxe consigo o agravamento de ameaças de naturezas distintas, como o narcotráfico, o tráfico de armas e **a pirataria marítima**, que põem à prova a capacidade do Estado. O agravamento da crise econômico-financeira internacional indica também uma possível deterioração das condições sociais, energéticas e ambientais com evidentes reflexos para a paz e segurança no mundo (BRASIL, 2012b, p. 28-29, grifo nosso).

O aumento do fluxo de transporte por via marítima acarretará o incremento da quantidade de navios mercantes e a conseqüente necessidade de maior monitoramento e presença do Poder Naval para vigilância e garantia da segurança do tráfego marítimo contra

eventuais ilícitos dessa natureza. Segundo Vidigal (2006), a identificação das vulnerabilidades do país é importante para orientar o preparo e o desenvolvimento do Poder Naval para fazemos frente às ameaças:

Entre as vulnerabilidades existentes, que afetam o poder naval, estão a nossa dependência do tráfego marítimo, no comércio internacional; a extensão de nossa ZEE e de nossa plataforma continental; a importância para o país do petróleo e do gás extraídos da plataforma; e a concentração de nossa população e das principais indústrias na faixa costeira, ao alcance, portanto, de ataques provenientes do mar (VIDIGAL, 2006, p. 262-263).

Em uma realidade em que, cada vez mais, a interdependência econômica dos países catalisa conflitos, as ameaças são assimétricas e os interesses difusos, o Brasil, inserindo-se como um ator importante no fluxo global de comércio marítimo, precisará de um Poder Naval à altura para patrulhar e vigiar a Amazônia Azul, a fim de proteger o tráfego mercante e coibir ilícitos marítimos, como a pirataria.

3.1.2 A participação do Brasil na Geopolítica do Petróleo

Segundo dados da Petrobras²², a produção diária de petróleo pelo Brasil é de 2 milhões e 539 mil Boe (barris de óleo equivalente) por dia, ao passo que as reservas provadas são de 16,57 bilhões de Boe. Com relação à produção no pré-sal (águas profundas) – que já é uma realidade – estamos atingindo a marca de 480 mil barris diários; desde o início da exploração do pré-sal, em 2008, já foram produzidos mais de 100 milhões de barris de petróleo. A expectativa para 2018 é de que 52% da nossa produção total de óleo virá do pré-

²² Os dados são atualizados periodicamente pela Petrobras. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/quem-somos/perfil/>>. Acesso em: 02 jun. 2014.

sal. Tais números são relevantes para o país frente aos grandes desafios decorrentes da demanda por energia em nível mundial no século XXI.

O reconhecimento da existência de grandes reservas de petróleo no Brasil e sua importância na geopolítica do petróleo foi veiculado em matéria da *BBC News US & Canada* (2010)²³:

[...] a maioria do petróleo em águas profundas tem sido encontrada no chamado triângulo do ouro - formado pelo Golfo do México, Brasil e a África Ocidental. Os campos de Tupi e Júpiter na costa brasileira são duas das maiores reservas de águas profundas descobertos nos últimos anos e as grandes reservas também estão sendo explorados na costa de Angola e da Nigéria (Tradução nossa).

Segundo a *Petroleum Economist* (2014)²⁴, a China apresenta, como uma de suas prioridades estratégicas, a aquisição de tecnologia para exploração de petróleo e gás em águas profundas. Isso porque o governo vê a questão como uma maneira de afirmar sua soberania sobre áreas contestadas no Mar do Sul da China e garantir mais recursos energéticos para o país. A *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC) tem investido bastante no exterior para adquirir esse tipo de tecnologia. Em 2012, pagou cerca de 15 bilhões de dólares para comprar a canadense Nexen, o que representou a maior aquisição no exterior por uma empresa chinesa e que lhe tem possibilitado ganhar expertise com os projetos que a empresa desenvolvia em águas profundas no Golfo do México. Nos últimos anos, a CNOOC adquiriu participação em campos de petróleo em águas profundas da África Ocidental, em países como Angola e Nigéria, bem como, recentemente, 10% do campo de Libra do pré-sal no Brasil. “A estratégia de aquisição é um movimento para todos os vértices do chamado triângulo do ouro

²³ “[...] *But most deepwater oil has been found in the so-called golden triangle - made up of the Gulf of Mexico, Brazil and West Africa. The Tupi and Jupiter fields off the Brazilian coast are two of the largest deepwater reserves discovered in recent years and large reserves are also being exploited off the coast of Angola and Nigeria.*” Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk/news/10298342>>. Acesso em: 05 jun. 2014.

²⁴ <http://www.petroleum-economist.com/Article/3337783/China-still-playing-catch-up-in-the-offshore.html#ixzz36Yo37cow>

de águas profundas, formados pela África Ocidental, Golfo do México e Brasil, regiões que têm produzido as maiores descobertas *offshore* do mundo.”²⁵

O surgimento do “Triângulo do Ouro Negro” (FIG. 5) é um fator relevante que poderá promover alteração na geopolítica do petróleo, cujas reservas poderão provocar mudanças significativas na comercialização desse produto, além do incremento no tráfego marítimo nessa região em que está inserida a “Amazônia Azul”.

Tal percepção é corroborada por Reis (2013),

A demanda pelo petróleo e pelo gás não cairá da noite para o dia, apesar de serem recursos não renováveis. O Atlântico Sul oferece ao lado brasileiro o pré-sal e na costa ocidental da África uma promessa, quase realidade, de serem grandes fornecedores. Se aos dois vértices se acrescentar mais um, que é o Golfo do México, fica formado o novo triângulo do ouro negro. Não se repetirão os fatos históricos da geopolítica do petróleo? (REIS, 2013, p. 519).

A expectativa com a exploração de petróleo na área do pré-sal é de que o país se torne um grande exportador mundial, ocasionando um incremento no tráfego marítimo comercial na “Amazônia Azul” e o possível surgimento de ilícitos como a pirataria. Tal preocupação tem sido tema constante de discussão. Em audiência na Comissão de Relações Exteriores do Senado cujo tema era “Ameaças internacionais: as razões para a implementação da Estratégia Nacional de Defesa”, foi também discutido o tópico “Piratas podem ser novo risco no Atlântico Sul”. Na ocasião, o Ministro da Defesa, Celso Amorim (2012)²⁶, comentou: “Às vezes as pessoas esquecem que o Brasil tem a maior costa atlântica do mundo, que precisa ser guardada. Não há como delegar isso, não só em relação a potenciais agressores ou à defesa do pré-sal, mas também em relação a temas como pirataria e a pesca predatória”.

²⁵ <http://www.petroleum-economist.com/Article/3337783/China-still-playing-catch-up-in-the-offshore.html#ixzz36Yo37cow>

²⁶ <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/defesa-nacional/razoes-para-a-implementacao-da-estrategia-nacional-de-defesa/piratas-podem-ser-novo-risco-no-atlantico-sul.aspx>

Para Moniz Bandeira (2008, p. 28) “as reservas descobertas na camada pré-sal ao longo da costa, entre o Espírito Santo e Santa Catarina, inseriram o Brasil no mapa geopolítico do petróleo”. Complementa o autor:

Este foi um dos fatores, *inter alia*, que, provavelmente, levaram o presidente George W. Bush a restaurar a IV Frota para o Atlântico Sul, sob o pretexto de combater o tráfico de drogas, de armas e de pessoas, o terrorismo e a pirataria que ameaça o fluxo do livre comércio nos mares do Caribe e da América do Sul. Porém, o próprio Almirante Gary Roughead, Comandante de Operações Navais, anunciou em 24 de abril que havia decidido restabelecer a IV Frota, em virtude da imensa importância da segurança marítima no sul do hemisfério (*Ibidem*, p. 28).

Todavia, o Brasil, considerada sua representatividade na América do Sul, não poderia admitir que outro país ou Força Multinacional assumisse a proteção e vigilância de nossa Amazônia Azul, hipótese que não deve ser descartada analisando-se a proposta de ativação da 4ª Frota (o que denominamos no Brasil de 4ª Esquadra) dos EUA no Atlântico Sul. A PND enfatiza a necessidade de se ter navios para controle das linhas de comunicações marítimas para o país, não só do ponto de vista do tráfego marítimo comercial, como das áreas estratégicas detentoras de grandes reservas de petróleo:

A construção de meios para exercer o controle de áreas marítimas terá como foco as áreas estratégicas de acesso marítimo ao Brasil. Duas áreas do litoral continuarão a merecer atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do Rio Amazonas (BRASIL, 2012c, p. 11).

O incremento da participação do Brasil no comércio marítimo e, em especial, sua inserção no mapa geopolítico do petróleo – caso sejam confirmadas as expectativas de produção do pré-sal – o tornam potencialmente exposto a ameaças diversas. Procurou-se, por ora, estabelecer um rol meramente exemplificativo dessas “novas ameaças” e dos fatores que contribuem para seu surgimento – como a globalização e a interdependência econômica entre

os Estados – merecendo, algumas delas, atenção redobrada dada a importância do risco que representam. É o caso do terrorismo, da pesca ilegal, do tráfico de drogas, armas e pessoas e da pirataria, sendo esta última o foco da presente pesquisa e o tópico apresentado a seguir.

3.2 Pirataria

De acordo com o art. 101 da CNUDM, define-se como pirataria:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou de depredação cometidos para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra um navio ou uma aeronave ou bens a bordo destes, em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de pirata; e
- c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos acima mencionados.

Em que pese o art. 101 estabeleça como uma das condições para que o ato seja tipificado como pirataria que o ilícito aconteça “em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado”, o § 2º do art. 58²⁷ da CNUDM prevê, também, a ocorrência de pirataria na ZEE, o que tem refletido entendimento majoritário. Inclusive, na MB, a publicação do Estado-Maior da Armada (EMA-135), intitulada “Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais”, de 2009, conforme trecho a seguir transcrito, observou esse posicionamento ao considerar a posição geográfica onde a ação foi cometida.

²⁷ Art 58 - Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva
[...] 2 - Os artigos 88 a 115 e demais normas pertinentes de direito internacional aplicam-se à zona econômica exclusiva na medida em que não sejam incompatíveis com a presente parte.

A CNUDM define pirataria como qualquer uma das ações anteriormente relacionadas, desde que cometidas no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado. **Entretanto, na ZC e na ZEE, essas ações ilícitas são consideradas como atos de pirataria, por força do art. 58, § 2, da CNUDM**, e tendo em vista o fato de o Estado costeiro somente exercer a jurisdição penal em suas águas interiores e no mar territorial (BRASIL, 2009b, p. 3-11, grifo nosso).

Sendo assim, à luz do Direito do Mar, a pirataria poderá ocorrer tanto em alto-mar como na ZEE, ou seja, na última hipótese dentro da Amazônia Azul. Na esteira do arcabouço normativo emanado pela CNUDM, o art. 107 acrescenta que “só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.”

O problema da pirataria tem sido um tema constante de discussão dos países preocupados com a proteção do tráfego marítimo. A título de ilustração, em março de 2013, durante a Visita Operativa²⁸ ao Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), realizada pelo Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), além de temas doutrinários e técnicos sobre o Controle Naval do Tráfego Marítimo, foram tratados assuntos relativos a ameaças ao tráfego marítimo, como pirataria, contrabando, terrorismo e tráfico de drogas.

3.2.1 Diferença entre Pirataria e Roubo Armado contra Navios

É necessário elucidar a diferença entre a pirataria e o roubo armado contra navios, porquanto a sociedade e os meios de comunicação, por desconhecimento, denominam, não

²⁸ <https://www.mar.mil.br/comcontram/noticias/2013/03.html>

raras vezes, como pirataria qualquer ato criminoso para fins privados praticado contra um navio, embarcação ou pessoas, independentemente do local onde ocorre. A Organização Marítima Internacional (IMO), por meio da Resolução A.1025(26)²⁹, de 2 de dezembro de 2009, ao estabelecer o *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships* – cujo objetivo é fornecer aos Estados-Membros um *aide-mémoire* para facilitar a investigação dos crimes de pirataria e roubo armado contra navios – conceituou o roubo armado da seguinte maneira:

1. Qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, para fins privados, e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio deste tipo, dentro das águas interiores, arquipelágicas ou no mar territorial do Estado;
2. Qualquer ato de incitar ou ajudar intencionalmente um ato descrito acima (INTERNATIONAL..., 2009, p. 4).

Nesse sentido, vale destacar a atuação dos responsáveis na prevenção e no combate a esse crime, distinguindo-se as competências conforme o local geográfico em que se dá o fato e a finalidade de sua prática. O artigo 144 da Constituição Federal, ao instituir os órgãos responsáveis pela segurança pública, indica a Polícia Federal, delineando, entre suas competências, a de exercício das funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras, nos termos do inciso III do § 1º.

A regulamentação desse inciso ficou a cargo da Instrução Normativa nº 2, de 05 de junho de 1999, do Departamento de Polícia Federal, que tem por finalidade disciplinar a organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelecer competências e atribuições, além de outras providências. Assim, no artigo 1º, conceitua a atividade de polícia marítima, a competência para o seu exercício e sua esfera de atribuições.

²⁹ <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

Art. 1º - Considera-se Polícia Marítima a atividade de competência privativa do Departamento de Polícia Federal, exercida por seus servidores policiais, em âmbito nacional, pelo SERVIÇO DE POLÍCIA MARÍTIMA, AEROPORTUÁRIA E DE FRONTEIRAS da DPMAF e, regionalmente, por intermédio de suas Unidades de Polícia Marítima, com atuação nos portos e mar territorial brasileiro, objetivando principalmente a prevenção e a repressão aos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira e, a fiscalização do fluxo migratório no Brasil (entrada e saída de pessoas), sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de competência do DPF, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário e observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.

Parágrafo único. Além do disposto no caput deste artigo, compreendem atividades de Polícia Marítima as providências ou medidas que devam ser implementadas nos portos, terminais e vias navegáveis, objetivando manter a segurança, quando não constituam atribuições específicas das Polícias Civil, Militar ou Forças Armadas (BRASIL, 1999a).

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, foi alterada pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004, e estabeleceu entre as novas atribuições subsidiárias para a MB:

Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: [...]

IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.

V – cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. (Incluído pela Lei Complementar nº 117, de 2004) (BRASIL, 2004b).

Nesse sentido, cabe aos NEPOM a prevenção e a repressão de ilícitos praticados a bordo. Oportuno mencionar o apoio prestado pela MB (mediante Acordo de Cooperação estabelecido com o DPF), no intuito de prevenir e reprimir crimes de grande repercussão relacionados ao uso do mar, águas interiores e instalações portuárias, bem como nas áreas logística, de inteligência e de instrução. A fim de reforçar a diferença entre pirataria e roubo armado contra navios, as FIG. 6 e 7 apresentam mapas com os dados estatísticos de 2013 e

2014 (até agosto) de incidentes dessa natureza reportados para a *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre* (IMB-PRC) e disponíveis no site da *International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services* (ICC-CCS)³⁰.

Depreende-se, portanto, outra distinção, relativa à competência, eis que o combate ao roubo armado caberá à Polícia Federal, conforme normas mencionadas, ao passo que a repressão à pirataria deverá ser realizada por navio de guerra ou aeronave militar ou a serviço de um governo (desde que por ele autorizada), nos termos do art. 107, CNUDM, mencionado no item imediatamente anterior. Além disso, deve-se observar, com relação à legislação aplicável, que o crime de roubo armado ocorre em área sobre a qual há soberania brasileira, razão pela qual aplicar-se-á as disposições do Código Penal.

3.2.2 Pirataria: O caso do Golfo da Nova Guiné

O recrudescimento da pirataria no mundo e, em especial, no Golfo da Nova Guiné (FIG. 8), é relevante para o Brasil no que tange ao papel do país não só no ambiente regional (América do Sul), como também no seu entorno estratégico (FIG. 9). De acordo com a PND (2012c, p. 4), “o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os países liminhos da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do mar do Caribe”. Partindo do pressuposto de que o referido enfoque visa a buscar o estreitamento de laços de cooperação com os Estados desse entorno estratégico, é relevante avaliar as possíveis consequências caso tais ilícitos migrem para a nossa Amazônia Azul (inserida nesse contexto).

³⁰ <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

Tal postura se faz necessária pela importância de haver o entendimento “de tudo o que está associado com o meio marinho que pode causar impacto na defesa, na segurança, na economia e no meio ambiente do entorno estratégico” (BRASIL, 2014, p. 1-4). É o que denominamos de Consciência Situacional Marítima (CSM)³¹, cujo cerne é “a formação da percepção advinda do processamento de dados disponíveis que podem afetar as Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) [...], a soberania na AJ³² [...]”. Busca-se, com isso, antever a presença de ameaças o mais distante possível nas áreas de interesse, a fim de “possibilitar às autoridades decisoras [...], a identificação das possíveis ameaças, permitindo a adoção de ações preventivas e/ou repressivas, visando a neutralizá-las antes que possam causar algum tipo de dano.” (BRASIL, 2014, p. 1-4).

A PND destaca a preocupação com o que acontece no nosso entorno estratégico:

A existência de zonas de instabilidade e de ilícitos transnacionais pode provocar o transbordamento de conflitos para outros países da América do Sul. A persistência desses focos de incertezas é, também, elemento que justifica a prioridade à defesa do Estado, de modo a preservar os interesses nacionais, a soberania e a independência (BRASIL, 2012c, p. 4).

Nesta última década, o Golfo da Guiné³³ tornou-se uma das áreas marítimas mais perigosas do mundo. A insegurança marítima é um grande desafio regional e a descoberta recente de reservas de petróleo e gás *off shore* reforçam sua importância geoestratégica. Tal situação compromete o desenvolvimento econômico dessa área, ameaçando o comércio marítimo e a estabilidade dos Estados costeiros. Atualmente, há uma gradativa tomada de consciência do problema por parte dos governantes, que buscam uma solução conjunta para combater as ameaças, a fim de evitar que os crimes transnacionais afetem a economia desses Estados – como ocorreu na costa leste da África (Golfo de Aden).

³¹ Vide a DBM, p. 1-4.

³² Águas Jurisdicionais.

³³ <http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf>

Após vários anos negligenciando a importância de seus espaços marítimos, os Estados que compõem o Golfo da Nova Guiné reconheceram suas fraquezas. O crescimento da ocorrência de crimes marítimos contribuiu para o aumento de uma preocupação coletiva na região onde, por décadas, acreditava-se que os problemas de soberania e de disputas territoriais deveriam ser tratados somente do ponto de vista do que ocorria em terra. No cenário internacional, tal situação é acompanhada por potências do ocidente e pelos países emergentes, que têm interesse nos insumos energéticos oriundos dessa região³⁴.

Paradoxalmente, a exploração e a produção desses recursos naturais, ao invés de prosperidade, tem gerado pobreza, má distribuição de renda, desemprego, distúrbios sociais e poluição ambiental. Fruto da corrupção, os ganhos provenientes das receitas com o petróleo beneficiam apenas os governantes, as companhias petrolíferas e as elites locais, criando uma atmosfera favorável para o surgimento de organizações criminosas formadas pelos excluídos socialmente, que realizam atividades ilegais, tais como pirataria, extração de petróleo, refino clandestino, comércio ilegal de combustível, tráfico de armas, drogas e pessoas.³⁵

Sobre a questão da pirataria, segundo a *Petroleum Economist* (2013)³⁶, esse problema tem estado constantemente na agenda das empresas de energia pelo fato dessas atividades ilegais se propagarem para novos territórios ao longo da costa ocidental africana, cujo alvo, que anteriormente se restringia a navios de carga geral, hoje abrange o setor de petróleo. Além disso, ressalta-se a característica do crime marítimo na região, que outrora ocorria contra navios mercantes desenvolvendo baixa velocidade, atracados nos portos ou fundeados nas proximidades da costa, contrastando com os ataques realizados em alto-mar no Golfo de Aden e no Oceano Índico nos últimos tempos. Porém, atualmente tem havido um aumento desses ataques a distâncias de 100 a 150 milhas náuticas da costa, o que demonstra

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ [http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf](http://www.crisisgroup.org/~/media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf)

³⁶ <http://www.petroleum-economist.com/Article/3181704/Security-risks-loom-large.html#ixzz36YviT0Uf>

aumento na capacidade dos criminosos da região. Acrescenta-se que o número de incidentes de pirataria no Golfo da Guiné aumentou consideravelmente nos últimos anos, pois de acordo com o *International Maritime Bureau* (IMB) – que administra um centro de comunicação de pirataria – os ataques na região aumentaram 42% em 2012, com 51 incidentes; até março de 2013, computados 11 incidentes, dos quais três sequestros de navios com sucesso, bem como de 11 tripulantes.

O crime de pirataria prospera porque a maioria dos Estados do Golfo da Guiné não possui políticas marítimas, tampouco capacidade de constituir um Poder Naval adequado para patrulhar e vigiar suas águas jurisdicionais – A Nigéria é o país que mais tem investido para formar um Poder Naval; os governos são institucionalmente enfraquecidos e envolvidos com a corrupção; há desigualdades sociais; além disso, as fronteiras marítimas não são delimitadas, conforme a CNUDM, o que possivelmente gera vácuo de poder em função da ausência do Estado.

Verifica-se, no Golfo da Guiné, a presença de países como EUA, China, Inglaterra, França, Portugal e Espanha, que firmaram acordos bilaterais com alguns Estados da região, cujo objetivo é o estabelecimento de cooperação e integração visando, por meio de operações conjuntas, a proteção do tráfego marítimo contra ameaças como a pirataria. Há de se destacar que, não obstante esse “apoio”, existe, também, a intenção de garantir que os recursos energéticos cheguem aos seus países.

Além disso, os países do Ocidente e da Europa têm interesse em manter a região do Golfo da Guiné controlada e pacificada, pois se tornou atrativa se comparada com o Oriente Médio, não só do ponto de vista logístico, por ser mais próxima, bem como em relação à questão de segurança do tráfego marítimo e de seus navios de guerra (que operam na região).

No Golfo da Guiné, a Nigéria é um dos países mais relevantes em termos econômicos e de reservas de hidrocarbonetos. De acordo com o Guia de Negócios do Departamento de Promoção Comercial e Investimentos do Ministério das Relações Exteriores (2013)³⁷:

O setor industrial é dominado pela crescente importância do segmento de hidrocarbonetos. A Nigéria tem as maiores reservas de petróleo e gás da África (37,2 bilhões de barris e 137 trilhões de metros cúbicos, respectivamente). O setor agrega cerca de 40% do PIB, responde por aproximadamente 80% dos ingressos fiscais e por 95% da receita de exportações. A Nigéria é o maior fornecedor de petróleo para o Brasil, com exportações de aproximadamente US\$ 8 bilhões em 2012 (BRASIL, 2013, p.12).

Nesse contexto, no momento em que se vislumbram áreas alternativas ao Oriente Médio na busca de fontes energéticas, menos conflituosas, o Brasil aparece como um dos possíveis grandes exportadores do século XXI. Isso se deve ao fato de o Brasil fazer parte de um dos vértices da área conhecida como “Triângulo do Ouro Negro” por possuir grande quantidade de petróleo e gás *off shore*. No momento em que se considera essa hipótese, surge a necessidade de incrementar a patrulha e vigilância de nossa ZEE para que não sejamos surpreendidos pela possibilidade de surgimento das “novas ameaças” que poderiam colocar em risco o tráfego marítimo. Tal postura reafirma a importância de o Brasil manter uma Consciência Situacional Marítima no seu entorno estratégico, a fim de evitar que ilícitos como a pirataria migrem para a nossa Amazônia Azul.

³⁷ <http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/ComoExportar/GuiasNegocioAfrica/GNNigeria.pdf>

4 A MARINHA DO BRASIL NO COMBATE À PIRATARIA NA AMAZÔNIA AZUL

4.1 Documentos Condicionantes

A PND (BRASIL, 2012c, p. 8), documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à Defesa nacional coordenadas pelo Ministério da Defesa, estabelece nas suas orientações que o “país deve dispor de meios com capacidade de exercer vigilância, controle e defesa: das águas jurisdicionais brasileiras; do seu território [...], incluídas as áreas continental e marítima.”

A Estratégia Nacional de Defesa (END) determina como um dos objetivos estratégicos da Marinha do Brasil:

A negação do uso do mar³⁸, o controle de áreas marítimas e a projeção de poder devem ter por foco, sem hierarquização de objetivos e de acordo com as circunstâncias: [...] (c) **prontidão para responder a qualquer ameaça**, por Estado ou **por forças não convencionais ou criminosas**, às vias marítimas de comércio (BRASIL, 2012a, p. 10, grifo nosso).

A Lei Complementar nº 97/99 cria o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplina as atribuições do Ministro de Estado da Defesa. No seu art. 9º, cuja atual redação é dada pela Lei Complementar nº 136³⁹, de 25 de agosto de 2010, estabelece que compete a essa autoridade a implantação do Livro Branco de Defesa Nacional, “documento de caráter

³⁸ Conforme na DBM (BRASIL, 2014, p. 1-8): “A negação do uso do mar consiste em impedir o estabelecimento ou a exploração, pelo inimigo, do controle de alguma área marítima, ou simplesmente seu uso, se for não controlada, sem preocupação imediata de seu controle ou uso por nossas forças. Trata-se de uma tarefa geralmente desempenhada por um Poder Naval que não tem condições de exercer o Controle de Área Marítima (CAM) quando não há interesse em fazê-lo. [...] Para a consecução desta Tarefa Básica do Poder Naval, deve-se visar à destruição ou à neutralização das forças navais inimigas e ao ataque às LCM (Linhas de Comunicação Marítimas) e aos pontos de apoio logístico.”

³⁹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp136.htm

público, por meio do qual se permitirá o acesso ao amplo contexto da Estratégia de Defesa Nacional”, cujo conteúdo deverá apresentar “dados estratégicos, orçamentários, institucionais e materiais detalhados sobre as Forças Armadas”, discriminados por tópicos, entre eles: o cenário estratégico para o século XXI, a PND e a END.

O conteúdo e a publicidade do Livro Branco de Defesa Nacional visam a atender uma demanda explicitada na PND, que considera não haver conscientização por grande parte da população brasileira da existência de ameaças que possam afetar a soberania do país na garantia dos seus legítimos interesses. Assim, em 2012, o Livro foi publicado com o propósito de elencar os desafios do Estado brasileiro e esclarecer as atividades de defesa do país.

As Forças Armadas possuem capacidade de projetar poder militar além das fronteiras. Essa possibilidade, por si só, é passível de gerar insegurança em Nações vizinhas. A ampla divulgação do Livro Branco de Defesa Nacional e a maneira clara com que seus capítulos procuraram expressar os objetivos de defesa do Estado brasileiro constituem medidas de construção de confiança mútua. Ao compartilhar as percepções e interesses nacionais no campo da defesa, o Brasil busca assegurar a compreensão das motivações e finalidades do instrumento militar (BRASIL, 2012b, p. 8).

Pelo fato de não possuir fronteiras físicas que delimitem sua extensão, suas riquezas e a área abrangida, a Amazônia Azul é um dos grandes desafios para o Estado brasileiro prover sua proteção e vigilância. A Lei Complementar nº 97/99 estabeleceu, em artigo específico incluído pela Lei Complementar nº 136/2010, entre outras, a necessidade de ações de patrulhamento no mar e águas interiores de forma preventiva ou repressiva, respeitadas as competências:

Art. 16-A. Cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando, dentre outras, as ações de: I – **patrulhamento** [...] (BRASIL, 2010, grifo nosso).

O Decreto nº 64.063⁴⁰, de 5 de Fevereiro de 1969, que regulamentou a Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955 – que instituiu a Patrulha Costeira – estabelece que o Serviço de patrulha será coordenado pelo Comando de Operações Navais (ComOpNav) e sua execução ficará afeta aos Comandantes dos Distritos Navais (ComDN), nas áreas de suas jurisdições. O Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, que dispõe sobre Patrulha Naval (PATNAV), no seu art.1º, alterou a denominação de Patrulha Costeira que passou a ser chamada de PATNAV.

Em observância aos Decretos e Leis que instituíram a PATNAV, o ComOpNav elaborou a Carta de Instrução nº 003/09⁴¹, de 23 de novembro de 2009, cuja missão é coordenar o Serviço de PATNAV, a fim de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, nas AJB, na PC brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. Nas suas instruções especiais, a Carta determina que os meios (Navios e aeronaves) a serem empregados na PATNAV são aqueles subordinados aos ComDN e, eventualmente, meios da Esquadra. Os demais meios não subordinados ou adjudicados aos Distritos Navais que possuam armamento fixo no convés e Grupo de Visita e Inspeção (GVI) cooperarão com a PATNAV e “constituir-se-ão em elementos executores de ações repressivas, quando se depararem com embarcações em atividades irregulares [...] Essas ações deverão ser comunicadas de imediato ao ComDN da jurisdição do ilícito.” (BRASIL, 2009a, p. 4).

O ComOpNav, por meio da Carta de Instrução nº 003/09, determina que na situação de navios em atividade de PATNAV que tomarem conhecimento de “[...]embarcação na ZEE e no alto-mar envolvida com o transporte de escravos, com pirataria [...] terão direito de visita e apresamento para coibir esses ilícitos [...]” (BRASIL, 2009a, p. A-16).

⁴⁰ <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64063-5-fevereiro-1969-405599-publicacao-original-1-pe.html>

⁴¹ http://www.con.mb.operacoes/sar/web_new/docs/CI_003-09.pdf

Reconhecendo quão fundamental é o mar para o Brasil, não só pelas riquezas disponíveis na Amazônia Azul, mas também pelo fluxo do comércio exterior, os documentos condicionantes de alto nível para o planejamento de Defesa do País estabelecem para a MB, como um dos objetivos nacionais, que ela esteja pronta para fazer frente às ameaças por forças não convencionais que coloquem em risco o tráfego marítimo de interesse e tenha capacidade para realizar a vigilância e proteção de nossos espaços marítimos. No que se refere às forças não convencionais, este trabalho abordará aquelas relacionadas à questão da pirataria, cujo combate dar-se-á na execução da atividade de PATNAV, em conformidade com a legislação específica.

Enquadrada como uma das Atividades de Emprego Limitado da Força em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, a PATNAV tem como uma das diversas tarefas, fiscalizar e coibir a pirataria na ZEE (§ 2º do art. 58 da CNUDM) e no alto-mar; é a operação executada por meios navais (embarcações e aeronaves orgânicas), cuja coordenação será do ComOpNav e a execução caberá aos Distritos Navais.

Na Amazônia Azul, por se tratar de uma grande área a ser protegida e vigiada, onde não há limites físicos que estabeleçam qualquer delimitação, é primordial que se busque detectar, identificar e monitorar as ameaças o mais distante e antecipadamente possível. Tal postura corrobora com o conceito da Consciência Situacional Marítima que é o de permitir às autoridades decisoras que prevejam as possíveis ameaças, principalmente aquelas oriundas do nosso entorno estratégico, a fim de proporcionar a tomada das ações preventivas ou repressivas para neutralizar tais ameaças, antes que provoquem algum dano no País. Nesse contexto, a presença do Poder Naval exercendo o poder de polícia para garantir a “boa ordem no mar”, também, contribui para o atingimento desse propósito.

4.2 A “Boa Ordem no Mar”

Segundo Geoffrey Till (2013, p. 283), a importância da “boa ordem no mar” e as correspondentes ameaças que contribuem para sua desordem são preocupações das Marinhas do mundo, cujo propósito consiste em desempenhar um papel de apoio na preservação da segurança marítima. Complementa o autor que algumas Marinhas executam a segurança marítima voltada para a proteção do país (na costa) ou afastada dele (no mar) e, nesse sentido, a visão de promover a defesa em profundidade no mar advém da percepção de que as defesas avançadas funcionam como extensões de terra, a fim de possibilitar a interceptação de eventuais problemas antes que eles cheguem ao país. Isso permite um tempo maior de reação para a escolha e o emprego da resposta adequada, visando a garantir a segurança no ambiente marítimo, coibindo as atividades ilegais e protegendo o tráfego mercante. Ainda na sua concepção, esse seria o reconhecimento de que os atores considerados “não estatais”, os quais praticam atos de terrorismo, pirataria, contrabando de armas, drogas e pesca ilegal, não respeitam as fronteiras nacionais marítimas.

No intuito de demonstrar a necessidade da ação de presença e da atividade de PATNAV, a fim vigiar e coibir ilícitos no mar, constata-se que, em 2013, foram apresadas 46 embarcações na AJB, de acordo com a estatística de apresamento⁴² disponível no sítio do ComOpNav.

A manutenção da boa ordem no mar requer do país um aprimoramento dos níveis de Consciência Situacional Marítima, de uma política efetiva e de uma governança integrada. A preocupação com o entorno estratégico justifica-se pela complexidade e importância da interdependência econômica dos Estados, cujas relações competitivas decorrem das diferentes riquezas oriundas do mar, podendo, por outro lado, a ausência do Estado, permitir que as ameaças cheguem à costa do país.

⁴² http://www.con.mb/operacoes/sar/web_new/pat_apres.html

Para Till (2013, p. 34), as Marinhas modernas estão focadas em defender exclusivamente os interesses nacionais e a soberania de seu mar territorial e de sua ZEE, porque veem suas águas jurisdicionais como estoque de recursos fundamentais para o país como petróleo, gás e pesca, os quais são importantes para a economia dos Estados, e por isso, devem ser protegidos de predadores internacionais. Para eles, o objetivo é manter cada ameaça fora de suas águas e defender as fronteiras marítimas de todas as formas contra intrusos.

Ainda segundo o mencionado autor (2013, p. 289), a importância do mar como meio para transporte merece uma análise profunda, considerando-se que, se por um lado os países se beneficiam em maior ou menor escala do fluxo de mercadorias do comércio mundial, por outro, a segurança e prosperidade globais permanecem totalmente dependentes desse tipo de transporte.

Conforme já citado, a expectativa para 2030 é de que o volume transportado no comércio marítimo se expanda consideravelmente, criando um cenário favorável à intensificação da presença das novas ameaças, devendo o Poder Naval, em tempo de paz, estar pronto para controlá-las em prol da manutenção da boa ordem no mar, para que não se coloque em risco o comércio marítimo. Para tanto, faz-se necessário o desenvolvimento ou aprimoramento de capacidades específicas para o combate a ilícitos marítimos como a pirataria.

4.3 Planejamento Baseado em Capacidades

No cenário global, imperioso reconhecer que a assimetria típica das ameaças atuais, gera um ambiente de incertezas e instabilidade, o que levou o MD a estabelecer na END, em seu art. 16, a seguinte diretriz para as Forças Armadas:

“[...] Convém organizar as Forças Armadas **em torno de capacidades**, não em torno de inimigos específicos. O Brasil não tem inimigos no presente. Para não tê-los no futuro, é preciso preservar a paz e preparar-se para a guerra. (BRASIL, 2012a, p. 7, grifo nosso)

A fim de concretizar tais determinações, necessário se faz evoluir para um modelo de Planejamento Baseado em Capacidades⁴³, capaz de identificar as capacidades necessárias para o combate a eventuais ameaças por meio de alterações a serem implementadas em seus sete fatores determinantes, quais sejam: Doutrina; Organização; Treinamento; Material; Liderança e Educação; Pessoal; Instalações. A conjunção de tais requisitos, identificados em seu conjunto pelo acrônimo DOTMLPF (*doctrine, organization, training, materiel, leadership and education, personnel and facilities*), é essencial à geração de capacidades (devendo-se entender por “capacidade” a aptidão requerida de determinada Força para o pleno cumprimento de sua missão).

O DOTMLPF é uma das “ferramentas” que compõem o Planejamento Baseado em Capacidades que, por sua vez, busca sanar as deficiências de capacitação ou lacunas apontadas pelos comandos envolvidos, estabelecendo parâmetros mediante uma abordagem com ênfase em capacidades, levando-se em consideração os cenários prospectivos e as ameaças futuras, bem como a compreensão dos riscos que lhes são inerentes.

Traçando um paralelo com o modelo brasileiro, por “doutrina”, conforme já conceituado pela DBM (BRASIL, 2014, p. VII), entende-se “o conjunto de valores, princípios fundamentais e organizacionais, conceitos básicos, métodos e procedimentos, que orientam a organização, o preparo e o emprego das atividades de uma Força Armada”; a “organização” corresponde à estrutura organizacional de uma determinada Força/Unidade e ao papel destinado a cada um dos seus componentes na cadeia de comando, tendo a preocupação de se

⁴³ <http://www.acq.osd.mil/ttcp/reference/docs/JSA-TP-3-CBP-Paper-Final.doc>

verificar que não haverá redundância (Unidades distintas executando a mesma tarefa) ou excesso (Unidade cumprindo certas missões/tarefas que poderiam ser redirecionadas para outra Unidade em função da restrição de meios, recursos humanos, custo, etc.); o “treinamento” consiste na preparação, em tempo de paz, para o emprego tático da Força em combate, podendo variar do treinamento básico ou avançado de uma Força/Unidade a exercícios conjuntos com outras Forças; “material” diz respeito ao que é necessário para equipar as Forças/Unidades, sua disponibilidade para pronto uso de acordo com a Missão atribuída, incluindo-se os meios (navios, aeronaves, etc.), equipamentos de proteção individual, armas, munição, sobressalentes, etc; “liderança e educação” estão relacionadas ao preparo e à experiência das pessoas que estarão à frente das equipes para o combate. É exigido o conhecimento profissional, iniciativa e capacidade de atuar, por longos períodos, em situações de risco, mantendo o equilíbrio emocional e a equipe sob controle e motivada; “pessoal” envolve a disponibilidade de recursos humanos qualificados em tempo de paz, guerra ou em situações especiais; e “instalações” são aquelas de propriedade do Estado que poderão prover apoio às nossas Forças, tais como Bases logísticas, fábrica de munição, estaleiros, quartéis, etc.

Para identificar as capacidades que poderão ser aperfeiçoadas ou implementadas na Marinha do Brasil no combate à pirataria, sob o enfoque do DOTMLPF, será descrita a execução da tarefa de combate à pirataria pela *Royal Navy* (Marinha do Reino Unido).

4.4 Combate à pirataria pela Marinha do Reino Unido

Para descrever e identificar as operações de abordagem, tarefas, meios e pessoal para o combate à pirataria será utilizada como parâmetro a Marinha do Reino Unido e o

previsto no *BRd 1920 - Royal Navy Boarding Operations (Restricted)*. Tal abordagem vislumbra a possibilidade de aprimoramento do combate a esse ilícito no mar durante a execução da atividade de PATNAV, em proveito da qualificação recebida pelos Navios Patrulha Oceânico (NPaOc) da Classe “Amazonas”, o “Amazonas”, “Apa” e “Araguari” - comprados da *BAE Systems* no Reino Unido - e que, antes de chegarem ao Brasil (o que ocorreu a partir de 2012), foram submetidos ao *Flag Officer Sea Training (FOST)*⁴⁴.

O FOST é uma organização de treinamento da Marinha do Reino Unido responsável por garantir que os navios de superfície, submarinos e navios auxiliares estejam aptos a se juntar à frota operacional, certificando as tripulações e os navios como suficientemente preparados para executar uma gama de tarefas (dentre elas, o combate à pirataria), por meio de exercícios e inspeções para avaliar o grau de prontidão. Tal atribuição é similar ao que faz a Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento (CIASA) do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML) da Marinha do Brasil.

4.4.1 Operações de Abordagem

A capacidade de realizar *Boarding Operations* - Operações de Abordagem - é uma das tarefas essenciais conduzidas pela Marinha do Reino Unido para exercer o poder de polícia no mar (a boa ordem no mar), o qual poderá variar desde a verificação do cumprimento das leis do Estado dentro de suas águas jurisdicionais até a implementação de um regime estabelecido por mandato internacional. Essas atividades em que a Marinha exerce o poder de polícia, embora requeiram a preparação para o combate, só admitirão o emprego

⁴⁴ <http://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/where-we-are/navy-command-hq/fost>

da violência em legítima defesa ou como último recurso para o cumprimento da missão.

As operações de abordagem são elementos-chave da presença do Poder Naval, cujas tarefas variam entre uma simples visita a um navio mercante para verificação de sua documentação, a situação da tripulação e do tipo de carga, bem como a participação em uma Força-Tarefa multinacional com foco no combate à pirataria. Elas podem ser executadas por diversos motivos, tais como: prestar assistência aos navios mercantes para garantia da segurança (combate à pirataria); para coletar informações na área de inteligência para subsidiar qual ação a ser tomada para a manutenção da “boa ordem no mar”; para impedir e/ou reprimir atividades criminosas em apoio às autoridades civis (interagência). São realizadas obedecendo a um arcabouço jurídico que confere competência para que sejam efetuadas as abordagens.

A Marinha do Reino Unido realiza as seguintes operações: *UNSCR*⁴⁵ *Embargo Operations*, que são executadas com base em Resolução do Conselho de Segurança da ONU – que determina o embargo e a verificação de cargas em área estabelecida – e cujas inspeções vão desde uma pequena embarcação de pesca até navios mercantes; *UNSCR Security Boardings*, ocasião em que as abordagens são voltadas, principalmente, para a verificação da intenção das embarcações como ameaça representada contra as forças amigas ou se atuando em conformidade com as leis vigentes; *UNCLOS (United Nations Convention on the Law of The Sea) Boarding*, que visa ao cumprimento do previsto na CNUDM, tais como a verificação de bandeira, combate à pirataria, bem como à verificação da integridade das tripulações e à proteção de bens civis; *Law Enforcement Boarding*, categoria esta que inclui qualquer tipo de abordagem quando se verifica o cumprimento da legislação do Reino Unido atuando contra a pesca ilegal e o tráfico ilícito de drogas; *Maritime Interdiction Operation (MIO)* - Operação

⁴⁵ *UNSCR (United Nations Security Council Resolution)* – Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas

de Interdição Marítima (OIM)⁴⁶; e *Counter-Piracy*, que é o combate à pirataria quando houver indícios durante a abordagem.

4.4.2 Tipos de Abordagens e Níveis de Risco

Decorrente do comportamento da embarcação que será visitada, há tipos de abordagens associados a níveis de risco que estabelecem quais equipes serão responsáveis em proceder à inspeção e quem proverá sua proteção quando houver reação ou resistência. A avaliação do nível de risco deverá ser medida levando-se em consideração os dados reportados pela inteligência, o grau de ameaça à integridade física da equipe de abordagem, bem como a dificuldade de se proceder ao embarque.

Os níveis de riscos foram estabelecidos a fim de possibilitar que seja adotado o procedimento correto na operação de abordagem. Há uma série de fatores que são considerados, inicialmente, para a definição dos tipos de abordagem, a seguir descritos.

Na *Unopposed* (sem oposição), quando, juntamente com os dados levantados pela inteligência, não há indicação de que a tripulação do navio que será visitado fará o uso da força para impedir o acesso da equipe de abordagem. Entretanto, dentro dessa definição, a resposta de um navio a uma solicitação para ser abordado poderá ser *compliant* (colaborativa

⁴⁶ Cujos conceitos correspondem ao apresentado na DBM (BRASIL, 2014, p. 3-18): “A Operação de Interdição Marítima (OIM) (*Maritime Interdiction Operation - MIO*) consiste na interceptação do movimento de certos tipos de itens originados ou destinados às nações ou áreas específicas. As OIM estão normalmente restritas à interceptação e, se necessário, à abordagem de navios para verificar, redirecionar, apreender suas cargas ou apresar o navio em apoio à imposição de sanções econômicas e militares. [...] A ONU, normalmente, estabelece as condições para um embargo e autoriza o uso de força, pautando-se em resolução do seu Conselho de Segurança. [...] A eficácia de uma OIM é obtida pela obediência às sanções ou embargo, redução do fluxo de itens proibidos e prevenção da escalada das hostilidades.”

– sem risco a baixo risco) ou *non-compliant*⁴⁷ (não colaborativa – de baixo a médio risco). Na colaborativa é autorizado tanto o embarque da equipe, como a inspeção dos documentos e da carga da embarcação. Para este tipo de abordagem considera-se que o *Royal Navy Boarding Team* (RNBT) – o GVI/GP – do Navio da Marinha está apto; a não colaborativa ocorre quando a embarcação a ser visitada não cumpre as instruções previstas para ser inspecionada, tais como o não atendimento ou atraso em responder perguntas via equipamentos de comunicações, ou a manobra da embarcação para dificultar ou impedir o embarque da equipe de abordagem. Porém, não há nenhum indício de que haverá risco à integridade física da equipe de abordagem ou das embarcações de apoio. Inicialmente, as operações de abordagem não colaborativas são realizadas pela *Royal Marine Boarding Team* (RMBT – Fuzileiros Navais) - equipes habilitadas em técnicas de embarque (*fast rope*, rapel, etc) e equipadas/armadas para executarem abordagem dessa natureza até a embarcação ser considerada segura para o RNBT conduzir a inspeção.

Na *Opposed* (com oposição), é de conhecimento que a embarcação que será visitada poderá adotar postura que represente ameaça e/ou perigo à vida da equipe, a fim de evitar seu embarque. Tais ações podem variar desde manobras arrojadas da embarcação visando causar algum dano físico ao Navio da Marinha até o emprego de armas para atingir a equipe de abordagem ou as embarcações de apoio. As abordagens com oposição são subdivididas, ainda, quando não houver reféns (de risco elevado a muito elevado) ou com resgate de reféns (risco muito elevado). Sem reféns, dependendo do grau de dificuldade da abordagem, poderão ser realizadas pelo RMBT ou pela *United Kingdom Special Forces* (UKSF) (Forças Especiais); com resgate de reféns são realizadas somente pelo pessoal da UKSF.

⁴⁷ *Non-compliant*: de acordo com o *Royal Navy Boarding Operations* esse tipo de abordagem está previsto na execução de tarefas de combate à pirataria, terrorismo, narcotráfico e em Operações de Interdição Marítima.

4.4.3 Composição e Capacitação das Equipes para as Operações de Abordagem

Conforme explanado, as equipes de abordagem dos navios são compostas por combinações variadas de pessoal da *Royal Navy* (RNBT) e da *Royal Marine* (RMBT), dependendo do tipo de abordagem e nível de risco. É determinante que os militares integrantes dessas equipes tenham higidez física, condições psicológicas, capacidade de avaliar a situação rapidamente, agir com iniciativa e qualificação para o uso de armas portáteis para auto-defesa. Todas as equipes são treinadas e equipadas para conduzirem abordagens durante o dia ou à noite, além de serem capazes de abordar embarcações no mar empregando lanchas orgânicas do navio ou por helicóptero (utilizando técnicas de *fast rope*).

A *Royal Navy Boarding Team* (RNBT) é capaz de realizar as abordagens “colaborativas”, ocasião em que executam as tarefas de busca e inspeção. No entanto, eles deverão estar aptos a reagir, tempestivamente, de tal forma a deter, conter ou neutralizar uma ameaça, no caso em que a situação inicial venha a se degradar e evoluir para a “não colaborativa”.

O *Royal Marine Boarding Team* (RMBT) (FIG. 10, 11 e 12), cujo efetivo varia entre 6 a 8 militares Fuzileiros Navais, está habilitada para conduzir as abordagens “não colaborativas”, sendo responsável pela segurança do navio e das embarcações de apoio durante a abordagem; bem como atua buscando a cooperação da embarcação que será investigada e, assim que a considerar controlada e segura, sugere o embarque da RNBT para executar a busca e inspeção. A RMBT deverá estar apta a reagir, prontamente, de tal forma a deter, conter e neutralizar uma ameaça, caso a situação se deteriore e evolua para a abordagem “com oposição”. Desse modo, reitera-se que o RMBT não exclui a atuação do RNBT (busca e inspeção) por consistirem em atribuições distintas conforme já mencionado.

4.5 Situação atual da Marinha do Brasil para o combate à pirataria

Doutrinariamente, a atividade de PATNAV, enquadrada como uma das Atividades de Emprego Limitado da Força em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, tem com uma das diversas tarefas fiscalizar e coibir a pirataria na ZEE e no alto-mar, cuja execução compete aos Distritos Navais com seus Navios e aeronaves subordinadas.

Os navios da MB em atividade de PATNAV dispõem de um Grupo de Visita e Inspeção (GVI) formado por militares de bordo, capacitados para efetuar a Ação de Visita e Inspeção (AVI) que engloba a abordagem, a inspeção e o apresamento de um contato de interesse (embarcação a ser vistoriada). Eventualmente, o GVI poderá ser apoiado pela Guarnição de Presa (GP) – também constituída por militares do navio – quando houver risco à integridade física de seus componentes.

Com relação aos tipos de abordagens e níveis de risco, a MB classifica: “cooperativa” (risco baixo); “não cooperativa” (risco médio); e “com oposição” (risco elevado). As definições dos tipos de abordagens associados ao comportamento da embarcação que será inspecionada correspondem às anteriormente apresentadas como “colaborativa”, “não colaborativa” e “com oposição”, respectivamente, discriminadas pela Marinha do Reino Unido. Entretanto, no que se refere ao emprego das equipes de abordagem, na situação avaliada como “não cooperativa” (risco médio), a critério do Comandante do Navio da MB que está executando a PATNAV e os dados da inteligência, poderá ser empregado um Destacamento de Abordagem⁴⁸ (DA) (Forças Especiais) embarcado ou operando de terra, antecedendo ao embarque do GVI/GP.

⁴⁸ Destacamento de Abordagem é uma parcela do Grupamento de Mergulhadores de Combate (GruMeC) embarcada no Navio da NB ou operando de terra, habilitada a ser inserida na embarcação a ser inspecionada,

Na Operação de Interdição Marítima (OIM) (*Maritime Interdiction Operation – MIO*), situação em que é possível, também, o combate a ilícitos como a pirataria, a DBM determina o emprego do DA, quando se tratar de nível de risco médio ou elevado: “[...] enviar Grupo de Visita e Inspeção (GVI)/Guarnição de Presa (GP) para visitar navios no limite ou fora da área definida. Caso o nível de risco seja médio ou elevado, o envio de GVI/GP **deverá ser precedido pela visita de um Destacamento de Abordagem**” (BRASIL, 2014, p. 3-15, grifo nosso).

No que diz respeito à capacitação do pessoal, o CAAML ministra o Curso Especial de Patrulha Naval (C-ESP-PATNAV) implementado em 2009, cujo propósito “é preparar Oficiais e Praças que compõem as tripulações dos navios da MB para atuarem como integrantes do GVI/GP em atividades de PATNAV nas águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental brasileira e no alto-mar”, conforme contido no currículo do curso (FIG. 13).

A aquisição dos três NPaOc Classe “Amazonas” e sua qualificação/certificação pelo FOST contribuíram sobremaneira para incrementar a capacidade de a MB realizar o combate à pirataria durante a atividade de PATNAV na Amazônia Azul. O que corrobora para tal é o fato de que o primeiro deles, o NPaOc “Amazonas”⁴⁹, em 2012, após suspender com destino ao Brasil, durante a viagem “[...] realizou exercício de demonstração de ações antipirataria e treinamentos de manutenção entre navios com a Guarda Costeira de Cabo Verde, a Força Naval do Benin, a Marinha da Nigéria e a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe”⁵⁰.

como precursor ao embarque do GVI, por meio de *fast rope*, rapel, embarcação orgânica ou aeronave, a fim de controlar ou neutralizar as ameaças e garantir o embarque do GVI com segurança.

⁴⁹ “Projetado e construído para atender às necessidades de fiscalização de extensas áreas marítimas, [...]. Idealizado pela empresa *BAE Systems Maritime – Naval Ships*, a construção teve início em 2008, sendo finalizada em setembro de 2010”. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/nomaronline/noticias/02072012/09.html>>. Acesso em: 23 mai. 2014.

⁵⁰ <https://www.mar.mil.br/nomaronline/noticias/18092012/07.html>

Além disso, recentemente, o NPaOc “Apa” participou da “Operação OBANGAME EXPRESS 2014” que é um exercício componente do programa *Africa Partnership Station*, com o propósito de executar as técnicas de abordagem empregadas em Operações de Interdição Marítima. O evento, sob a supervisão dos EUA, contou, também, com a presença de Alemanha, Portugal, Espanha, Itália, Bélgica e Turquia, cujo propósito era o de capacitar países africanos “[...] em prover a segurança marítima da área do Golfo da Guiné contra ações de pirataria, tráfico de drogas, de armas, sequestro, pesca ilegal e outros ilícitos comumente praticados naquela região”⁵¹.

Tais iniciativas demonstram que os NPaOc Classe “Amazonas” estão aptos para reagir contra eventuais ameaças, contribuindo para o desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima no nosso entorno estratégico, a fim de evitar que ilícitos como a pirataria possam migrar da costa ocidental da África para a Amazônia Azul. Somada a isso, está a possibilidade de internalização da capacidade adquirida no combate à pirataria para os demais navios que executam a atividade de Patrulha Naval.

4.6 Proposta para o aprimoramento do combate à pirataria pela MB na “Amazônia Azul”

Para sugerir o aprimoramento do combate à pirataria pela MB na “Amazônia Azul” apresentar-se-ão propostas de ações a serem desenvolvidas à luz das informações coletadas nos documentos condicionantes para o emprego da MB na atividade de Patrulha Naval, do Planejamento Baseado em Capacidades, bem como da comparação entre o combate

⁵¹ <https://www.marinha.mil.br/noticias/navio-patrolha-oce%C3%A2nico-apa-visita-angola>

à pirataria realizado pela *Royal Navy* (RN) - Marinha do Reino Unido e pela MB.

A Política Nacional de Defesa estabelece nas suas orientações que o país deve dispor de meios com capacidade de exercer vigilância, controle e defesa das águas jurisdicionais brasileiras. Em consonância com a essa diretiva, a Estratégia Nacional de Defesa determina como um dos objetivos estratégicos da MB, estar pronta para fazer frente à qualquer ameaça por forças não convencionais ou criminosas que coloquem em risco o tráfego marítimo comercial. Dentro do rol dessas ameaças, o enfoque do trabalho é o combate à pirataria.

A inexistência na Amazônia Azul de fronteiras físicas que a delimitem, sua grande extensão e riquezas, a tornam um grande desafio para o país, requerendo ação de presença e de patrulha do Poder Naval para prover sua vigilância e proteção da cobiça de “aventureiros”. Nesse sentido, para a segurança do tráfego marítimo é primordial a “boa ordem no mar”, a fim de antever que ameaças como a pirataria sejam interceptadas antes que cheguem à costa do país, permitindo dessa forma, um tempo maior de reação para definir o emprego da resposta adequada. Doutrinariamente, na atividade Patrulha Naval, a MB exerce o poder de polícia para fiscalizar e coibir a pirataria na ZEE e no alto-mar, cuja execução compete aos Distritos Navais (DN) com seus meios subordinados (navios e aeronaves).

Em função da grande área que abrange a Amazônia Azul e a limitação de meios para executar a PATNAV, faz-se necessário apresentar uma proposta de aprimoramento ou desenvolvimento de capacidades específicas para o combate à pirataria, que será norteadada pelo Planejamento Baseado em Capacidades que visa a sanar as possíveis deficiências ou restrições de capacitação, considerando os cenários prospectivos, as ameaças futuras e os riscos associados. É apoiado por uma “ferramenta”, cujas capacidades requeridas são representadas pelo acrônimo DOTMLPF (doutrina, organização, treinamento, material, liderança e educação, pessoal e instalações). Para propor quais capacidades poderão ser aprimoradas ou implementadas na MB no combate à pirataria, sob o enfoque do DOTMLPF,

serão apresentadas as decorrentes da comparação com o tipo de abordagem sem oposição “não colaborativa” (risco baixo a médio) realizada pela *Royal Navy* (RN), que na MB é considerada “não cooperativa” (risco médio).

No que diz respeito à doutrina, conforme já preconizada em documentos normativos, a PATNAV é realizada pelos meios subordinados aos DN, cujas equipes de abordagem dos navios da MB, formadas por membros da tripulação, são compostas pelos denominados Grupo de Visita e Inspeção e Guarnição de Presa (GVI/GP). Ao compararmos com a Marinha do Reino Unido, as equipes de abordagem são constituídas por militares da RN e da *Royal Marine* (RM) – Fuzileiros Navais, compondo, respectivamente, o *Royal Navy Boarding Team* (RNBT) – equivalente ao GVI/GP da MB e o *Royal Marine Boarding Team* (RMBT).

Na abordagem “não cooperativa” (risco médio), doutrinariamente, a MB, dependendo dos dados de inteligência e do assessoramento do Comandante do navio que efetuará a abordagem na embarcação (contato de interesse), poderá empregar o Destacamento de Abordagem (DA) – composto de um destacamento do Grupo de Mergulhadores de Combate sediado no Rio de Janeiro/RJ – embarcado ou operando proveniente de terra, precedendo à entrada do GVI. A RN, para esse tipo de abordagem, emprega o RMBT (composto por Fuzileiros Navais) que será a equipe responsável pela segurança do navio e das embarcações de apoio durante a abordagem, bem como precede à entrada do RNBT buscando a cooperação da embarcação que será investigada e, assim que a considera controlada e segura, sugere o embarque da RNBT para executar a busca e inspeção.

Tendo em vista que a tarefa de executar a PATNAV é dos DN que têm, na sua subordinação, Grupamentos de Fuzileiros Navais⁵² (GptFN) – que são unidades operativas –, a proposta, no que concerne à doutrina, é ampliar seu emprego para que parcela do seu efetivo

⁵² <https://www.mar.mil.br/cgcfm/cfn/gptfn.htm>

esteja apta a fazer parte das equipes de abordagem na condição “não cooperativa” (risco médio) na execução da PATNAV, embarcado ou operando proveniente de terra, criando-se assim, o Grupo de Abordagem dos Distritos Navais (GADN).

Suponha-se que um navio da MB realizando a atividade de PATNAV na ZEE cerca de 50 milhas náuticas (aproximadamente 90 Km) distante da costa do Estado do Rio Grande do Norte, subordinado ao Comando do 3º Distrito Naval, defronte-se com uma embarcação em atitude suspeita. Após levantamento de informações da inteligência, dos órgãos responsáveis pelo controle do tráfego marítimo e do assessoramento do Comandante do Navio da MB, considera-se que, em virtude da postura assumida pela embarcação, sua abordagem deva ser enquadrada como não cooperativa (risco médio).

Em função da limitação de meios, recursos, distância, custos e apoio logístico, caso houvesse um GADN com a mesma capacitação do RMBT, seria preferível acioná-lo a ter de deslocar o DA do Rio de Janeiro (cerca de 3 mil km de distância no caso em exame), para que o tempo de reação seja o menor possível para prover o apoio ao GVI/GP e ao navio, principalmente quando tratar-se de combate à pirataria, mesmo quando não houver oposição.

Atualmente, do ponto de vista da organização, na abordagem enquadrada como “não cooperativa” (risco médio), o Comandante do Navio Patrulha ao avaliar e decidir pela necessidade do DA, gera a seguinte demanda na Cadeia de Comando até sua ativação: Navio, DN, ComOpNav, Comando-em-Chefe da Esquadra (ComemCh), Comando da Força de Submarinos e Grupo de Mergulhadores de Combate (GruMeC). Caberá, ainda, se necessário, ao ComemCh requisitar ao Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav) um helicóptero para deslocamento do DA. Pela proposta apresentada, o acionamento do GADN acarretaria a seguinte demanda: Navio, DN e GptFN⁵³. Para os DN que possuem esquadrão de helicópteros subordinado poderá ser empregada aeronave para deslocamento e a inserção do GADN por

⁵³ Conforme apresentado no APÊNDICE A - Fluxo de Informações da Proposta de Aprimoramento para a Abordagem sem Oposição Não-Cooperativa.

aeronave. Além de garantir um fluxo mais rápido das informações na Cadeia de Comando para subsidiar a tomada de decisão e reduzir o tempo de reação, tal medida promoverá uma redução na quantidade de tarefas do GruMeC, que possui limitação de meios e pessoal, para atender outras demandas além da PATNAV. Sob o enfoque das “instalações”, que são aquelas necessárias para prover apoio ao Poder Naval, insta evidenciar que, pela proposta apresentada, apenas o Com8ºDN não possui GptFN, embora já haja a aprovação de sua criação. Ademais, no que atine ao aspecto “material”, o emprego de parcela do GptFN em ações de combate à pirataria – caso em que a MB exerce o poder de polícia –, compondo o GADN, apresenta outro aspecto favorável, qual seja, a não necessidade de aquisição de equipamento de proteção individual e armamento, uma vez que já é prevista a dotação desse material na atividade de garantia da lei e da ordem (GLO).

Em que pese não seja objeto deste trabalho especificar e detalhar quais seriam as capacidades requeridas no âmbito da seleção de pessoal, treinamento e conteúdo do curso, para que o GADN opere da mesma forma que o RMBT propõe-se uma revisão no currículo do curso de C-Esp-PATNAV do CAAML com ênfase em operações de abordagem, prevendo sua realização para militares do GptFN e, se necessário, a busca de apoio junto ao FOST, que tem a expertise na área de preparação das equipes que operam a bordo dos navios para o cumprimento de determinadas tarefas, dentre elas os tipos de abordagens no combate à pirataria.

De acordo com a Direção do FOST, baseado em *Devonport*, como qualquer boa escola, está permanentemente revisando e atualizando seu currículo para se adequar à constante variação de tarefas na atualidade a que as Forças são submetidas a cumprir. Ressalta que “[...] temos que ter certeza de que os navios que vamos preparar estão devidamente equipados para lidar com um padrão muito diferente das operações das que vinham treinando há anos”, e complementa “[...] a última década assistiu a uma ênfase na proteção das Forças.

Recentemente, temos intensificado nosso treinamento em operações de abordagem, como a de anti-pirataria [...]” (*UNITED...*, 2010, p. 33).

Finalmente, sugere-se para a implementação da proposta de criação do GADN que seja elaborado um projeto piloto com início no Com3ºDN que, além de ter um GptFN subordinado, recentemente, teve transferido para sua área de jurisdição, o NPaOc “Araguari”, que obteve qualificação e certificação pelo FOST em combate à pirataria, bem como tem instalações para receber e alojar o GADN a bordo.

5 CONCLUSÃO

A delimitação dos espaços marítimos, proporcionada pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), conferiu ao Brasil o reconhecimento, no cenário internacional, dos direitos de soberania que lhe competem em cada área da Amazônia Azul, o que implica, conseqüentemente, em um acréscimo de responsabilidade relativo à implementação de novas capacidades para a garantia da “boa ordem no mar”, exigindo-se um Poder Naval moderno, equilibrado e balanceado para combater eficazmente as ameaças que se apresentam, em uma área conhecida pela ausência de limites físicos – que gera a necessidade de detecção, identificação e monitoramento das ameaças o mais distante e antecipadamente possível, entendimento conceituado como “Consciência Situacional Marítima”.

É possível constatar que a possibilidade da pirataria representa uma ameaça real e atual capaz de oferecer risco à Amazônia Azul. Seja sob qual viés se observe – se do ponto de vista econômico, no que diz respeito à quase totalidade de nosso comércio ser transportado nessa área, ou da soberania, relativo à importância de manutenção da segurança por meio da prevenção e repressão desse delito em nossas águas jurisdicionais – é incontestável a necessidade, por parte do órgão responsável pela fiscalização dessa área, a Marinha do Brasil (MB), de adoção de providências com intuito de minimizar qualquer vulnerabilidade. Não obstante se tratar o Brasil de um Estado fortemente marcado por sua tradição pacífica, a realidade aponta para um cenário atual de aumento gradativo das disputas externas por recursos naturais.

O enfoque deste trabalho consistiu em identificar, com a expectativa de alteração da geopolítica do petróleo – em virtude do surgimento do “Triângulo do Ouro Negro”, que abrange área inserida na Amazônia Azul, e gera a possibilidade de que o Brasil se torne um

grande exportador mundial desse insumo –, do incremento do comércio marítimo e em atendimento às orientações contidas nos documentos condicionantes supramencionados, ferramentas a ser utilizadas no aprimoramento do combate à pirataria na Amazônia Azul, após estudo acerca do aumento desse delito em nosso entorno estratégico (como é o caso do Golfo da Nova Guiné), no momento em que se vislumbram áreas alternativas ao Oriente Médio na busca de fontes energéticas, menos conflituosas, e seus reflexos à MB caso esse ilícito migre para o país.

A partir do entendimento constante da Doutrina Básica da Marinha (DBM) – no sentido de que se deve buscar o desenvolvimento de novas capacidades que possibilitem o emprego eficaz dos meios em PATNAV para prover a proteção e segurança das embarcações em trânsito nas AJB, executando dentre as diversas atividades a ser fiscalizadas, a de pirataria –, em consonância com a PND e a END – que determinam caber à MB dispor de meios para exercer a vigilância da nossa “Amazônia Azul”, bem como a prontidão para reagir a qualquer ameaça por forças não convencionais que coloquem em risco às vias marítimas de comércio – foi estabelecida uma proposta de combate à pirataria norteada no “Planejamento Baseado em Capacidades”, com a finalidade de minimizar eventuais deficiências ou restrições de qualificação e composto pelas seguintes capacidades: doutrina, organização, treinamento, material, liderança e educação, pessoal e instalações (daí o acrônimo DOTMLPF). Tal processo, segundo a proposta, será aplicado no tipo da abordagem denominada “não cooperativa” (risco médio) realizada pela MB, que na *Royal Navy* (RN) corresponde à “sem oposição não colaborativa” (risco baixo a médio).

A referida proposta tem como pressuposto um paralelo entre o formato brasileiro e o britânico: tal abordagem, atualmente, quando efetuada pela MB, conforme dados de inteligência e assessoramento do Comandante do Navio encarregado de sua realização na atividade de PATNAV, poderá empregar, anteriormente ao ingresso do Grupo de Visita e

Inspeção (GVI)/Guarnição de Presa (GP), o Destacamento de Abordagem (DA), embarcado ou proveniente de terra, formado pelo Grupo de Mergulhadores de Combate (GruMeC) – Forças Especiais – sediado no Rio de Janeiro/RJ. Por outro lado, quando desempenhada pela RN, essa abordagem emprega o *Royal Marine Boarding Team* (RMBT – composto por Fuzileiros Navais), precedendo o embarque do *Royal Navy Boarding Team* (RNBT – equivalente ao GVI/GP).

Sugere-se, com isso, a criação do Grupo de Abordagem dos Distritos Navais (GADN) para o combate à pirataria diante de condições consideradas como “não cooperativa” (risco médio) na execução de Patrulha Naval – composto por parcela do efetivo do Grupamento de Fuzileiros Navais (GptFN) com treinamento específico para a obtenção da mesma capacitação que detém o RMBT – em função de fatores como limitação de meios, recursos, distância, custos e apoio logístico. Isso porque, se comparado ao DA, o tempo de acionamento do GADN seria abreviado, garantindo um tempo de reação menor e celeridade no apoio ao GVI/GP e ao navio, tendo em vista sua subordinação aos Distritos Navais (DN), decorrente da redução do fluxo de informações na Cadeia de Comando; e em contrapartida, tal medida promoveria uma diminuição na esfera de atribuições do GruMeC. Ademais, os DN que possuem esquadrão de helicópteros subordinado poderiam empregar a aeronave para deslocamento e inserção do GADN. Soma-se a isso, ainda, a dispensa de aquisição de equipamento de proteção individual, por já ser prevista a dotação desse material na atividade de garantia da lei e da ordem (GLO), desempenhada pelo GptFN.

REFERÊNCIAS

AGUILAR, Sergio Luiz Cruz Aguilar. Direito do mar, poder naval e relações internacionais: os recentes casos do Ártico e do Mar da China. In: **AMAZÔNIA AZUL: POLÍTICA, ESTRATÉGIA E DIREITO PARA O OCEANO DO BRASIL**. Organizado por Rodrigo Fernandes More e Ilques Barbosa Júnior. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

AMORIM, Celso. Piratas podem ser novo risco no Atlântico Sul. In: **AMEAÇAS INTERNACIONAIS: AS RAZÕES PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA**, jun. 2012. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/defesa-nacional/razoes-para-a-implementacao-da-estrategia-nacional-de-defesa/piratas-podem-ser-novo-risco-no-atlantico-sul.aspx>>. Acesso em: 01 mar. 2014.

BBC NEWS US & CANADA. **Oil industry 'double checking' deep drilling safety**. Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk/news/10298342>>. Acesso em: 05 jun. 2014.

BELLAMY, Christopher. Naval Power: strategic relevance in the 21st century. **IHS Jane's Navy International**. Surrey: HIS, Vol. 119, p.10-17, jan./fev. 2014.

BOOTH, Ken. **Navies and Foreign Policy**. Londres: Croom Helm, 1977.

BRASIL. Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. **Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências**. Brasília, 1955. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L2419.htm>. Acesso em: 10 mai. 2014.

_____. Decreto nº 64.063, de 5 de Fevereiro de 1969. **Regulamenta a Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, que instituiu a Patrulha Costeira**. Brasília, 1969. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64063-5-fevereiro-1969-405599-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10 mai. 2014.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 13 jun. 2014.

_____. Lei nº 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**. Brasília, 1993. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/sicon>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

_____. Decreto nº 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**. Brasília, 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm>. Acesso em: 5 mar. 2014.

_____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. **Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**. Brasília, 1999a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acesso em: 10 mai. 2014.

_____. Departamento da Polícia Federal. Instrução Normativa n.º 2, de 5 de agosto de 1999. **Disciplina a Organização e o funcionamento das Atividades dos Núcleos de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências.** Brasília, 1999b. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislacao/>>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Decreto n.º 5.129, de 6 de julho de 2004. **Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências.** Brasília, 2004a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm>. Acesso em: 24 mar. 2014.

_____. Lei Complementar n.º 117, de 2 de setembro de 2004. **Altera a Lei Complementar n.º 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.** Brasília, 2004b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/lcp/lcp117.htm>. Acesso em: 12 mai. 2014.

_____. Acordo de Cooperação n.º 1 de 6 de junho de 2006. **Acordo de Cooperação que entre si celebram o Departamento de Polícia Federal e o Comando da Marinha.** Brasília, 2006.

_____. Comando de Operações Navais. Carta de Instrução n.º 003/09, de 23 de novembro de 2009. **Patrulha Naval.** Rio de Janeiro, 2009a. Disponível em: <http://www.con.mb.operacoes/sar/web_new/docs/CI_003-09.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-135. **Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais.** 1ª Rev. Brasília, D.F., 2009b.

_____. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-305. **Doutrina básica da Marinha – DBM.** 2ª Rev. Brasília, D.F., 2014.

_____. Lei Complementar n.º 136, de 25 de agosto de 2010. **Altera a Lei Complementar n.º 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.** Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp136.htm>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília, DF: Presidência da República, 2012a. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/end.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2014.

_____. **Livro Branco de Defesa Nacional.** Brasília, DF: Presidência da República, 2012b. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em: 16 mai. 2014.

_____. **Política Nacional de Defesa.** Brasília, DF: Presidência da República, 2012c. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2014.

_____. Comando da Marinha. **Vertentes da Amazônia Azul**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_ambiental.html>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Comando da Marinha. **Vertentes da Amazônia Azul**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_cientifica.html>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Comando da Marinha. **Vertentes da Amazônia Azul**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_economica.html>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Comando da Marinha. **Vertentes da Amazônia Azul**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/Vertentes_soberania.html>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Guia de Negócios Nigéria**. Disponível em: <<http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/ComoExportar/GuiasNegocioAfrica/GNNigeria.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

CARLOS AUGUSTO, de Sousa. **O entorno estratégico brasileiro e as perspectivas de cooperação da MB**. In: Aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval, 2014. Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/aula-inaugural-2014.ppt>>. Acesso em: 10 mai. 2014.

CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO (Cembra). **O Brasil e o mar no século XXI**: Relatório aos tomadores de decisão do País. Coord. Luiz Philippe da Costa Fernandes. Prep. Lucimar Luciano de Oliveira. 2. ed. Niterói: BHMN, 2012.

FRANÇA, Junia L.; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255 p.

GUIMARÃES CARVALHO, R. A outra Amazônia. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 25 fev. 2004. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2502200409.htm>>. Acesso em: 11 fev. 2014.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. **The Gulf of Guinea: the new danger zone**. Africa Report n. 195. 12 dez. 2012. 47 p. Disponível em: <[http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf](http://www.crisisgroup.org/~/media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf)>. Acesso em: 11 mai. 2014.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.1025(26)**, 2009. CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. **Strategy for Implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa**. 2014. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/IMOWCAstrategyJanuary2014.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2014.

MEIRA MATTOS, Adherbal. **Direito Internacional Público**. 4. ed. São Paulo: Quartier Latin, 2010.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. A importância Geopolítica da América do Sul na Estratégia dos Estados Unidos. In: **Revista da Escola Superior de Guerra**. Rio de Janeiro, v.124, n. 50, p. 7-35, jul/dez 2008.

MOURA NETO, Julio Soares de. **A Política e a Estratégica da Marinha do Brasil**. In: Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2014.

NAÇÕES UNIDAS. Assembléia Geral. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_Agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2014.

PETROLEUM ECONOMIST. **Security risks loom large**. Disponível em: <<http://www.Petroleum-economist.com/Article/3181704/Security-risks-loomlarge.html#ixzz36YviT0Uf>>. Acesso em: 04 jun. 2014.

_____. **China still playing catch up in the offshore**. Disponível em: <<http://www.petroleum-economist.com/Article/3337783/China-still-playing-catch-up-in-theoffshore.html#ixzz36Yo37cow>>. Acesso em: 02 jun. 2014.

PROGRAM, T. TECHNICAL, **Guide to Capability-Based Planning**. TR-JSA-TP3-2-2004, Alexandria, VA, The Technical Cooperation Program, 10/2004. Disponível em: <<http://www.acq.osd.mil/ttcp/reference/docs/JSA-TP-3-CBP-Paper-Final.doc>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. A defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico. In: **ATLÂNTICO SUL: A HISTÓRIA DE UM OCEANO**. Organizadores Francisco Carlos Teixeira da Silva [*et al.*]. Rio de Janeiro: Civilização, 2013.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público: curso elementar**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

ROCHA, Flávio Augusto Viana. A Marinha do Brasil e o Atlântico Sul. In: **SEMINÁRIO O PAPEL DA MARINHA NO ATLÂNTICO SUL**, Rio de Janeiro, RJ. **Apresentação...** Rio de Janeiro, RJ: Escola de Guerra Naval, 2014.

ROYAL NAVY. The Defense Council. **BRd 1920 - Royal Navy Boarding Operations (Restricted)**. Fleet Publications and Graphics Organisation: Portsmouth, 2012.

_____. Ministry of Defense. **A Global Force 2010/11**. London: Newsdesk Communications Ltd, 2010.

SOCIETY OF MARITIME INDUSTRIES. **Global Marine Trends 2030**. Disponível em: <http://www.maritimeindustries.org/write/Uploads/News/2013/2nd%20Quarter/Global_Marine_Trends_2030_Brochure.pdf>. Acesso em: 21 mai. 2014.

UNITED KINGDOM. Ministry of Defense. **Strategic Trends Programme – Global Strategic Trends – Out to 45**. 5th. Edt. Swindon: Development, Concepts and Doctrine Centre (DCDC): 2014.

UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense. Chairman Joint Chief of Staff Instruction - CJCSI 3170.01H - **Joint Capabilities Integration and Development System**. 10 jan. 2012. Disponível em: <http://www.dtic.mil/cjcs_directives/cdata/unlimit/3170_01.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2014.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *et al.* **Amazônia Azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

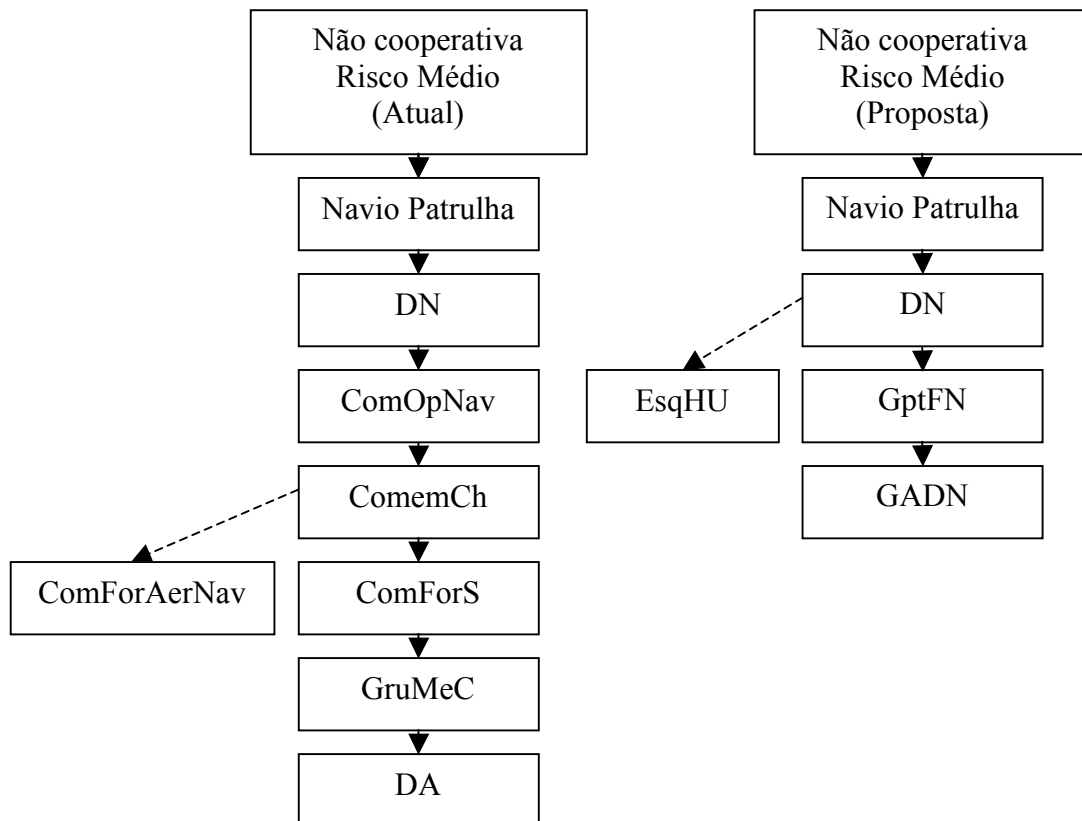
VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Consequências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons. In: **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n. 16, p. 7-20, 2010.

VISITA OPERATIVA À MARINHA DO BRASIL. Rio de Janeiro, mar. 2013. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/comcontram/noticias/2013/03.html>>. Acesso em: 01 mar. 2014.

TILL, Geoffrey. Poder Marítimo: Questões Relevantes e Desafios. In: **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n. 7, p. 8-31, 2006.

_____. **Seapower: A guide for the Twenty-First Century**. 3. ed. Londres: Routledge, 2013.

APÊNDICE A

**Fluxo de Informações da Proposta de Aprimoramento para a Abordagem sem
Oposição Não Cooperativa**

ANEXO A

Espaços Marítimos

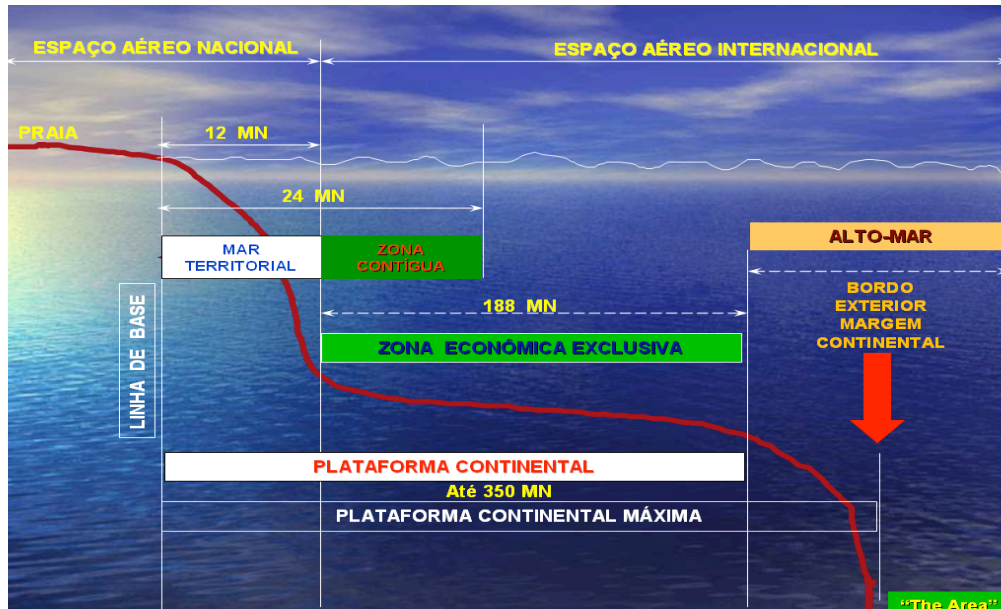


FIGURA 1 – Os Espaços Marítimos estabelecidos pela CNUDM
 Fonte: MOURA NETO, Julio Soares de. A Política e a Estratégica da Marinha do Brasil. In: Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2014.

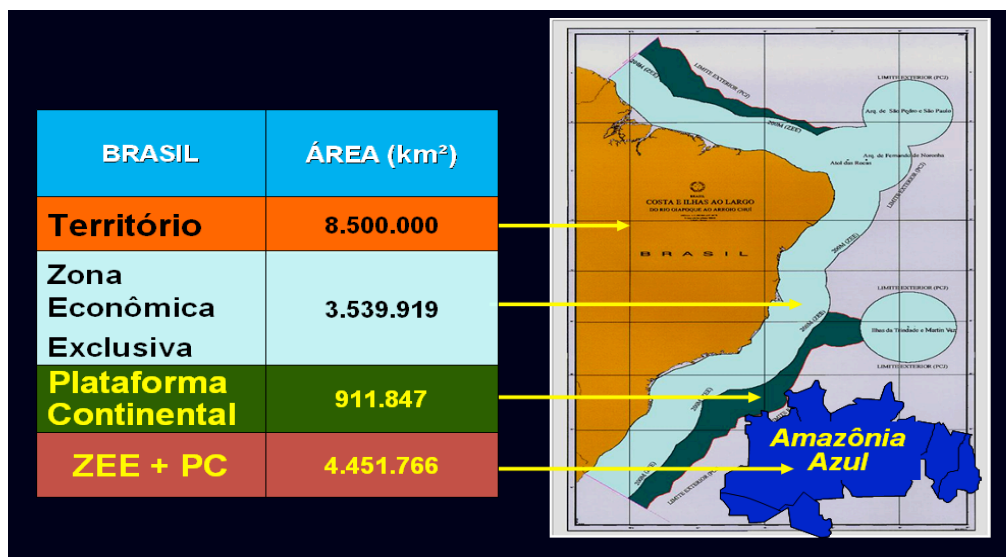


FIGURA 2 – Os Espaços Marítimos do Brasil – “Amazônia Azul”
 Fonte: CARLOS AUGUSTO, de Sousa. O entorno estratégico brasileiro e as perspectivas de cooperação da MB. In: Aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval, 2014. Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/aula-inaugural-2014.ppt>>.

ANEXO B

Áreas de Produção de Petróleo e Gás Natural na “Amazônia Azul”

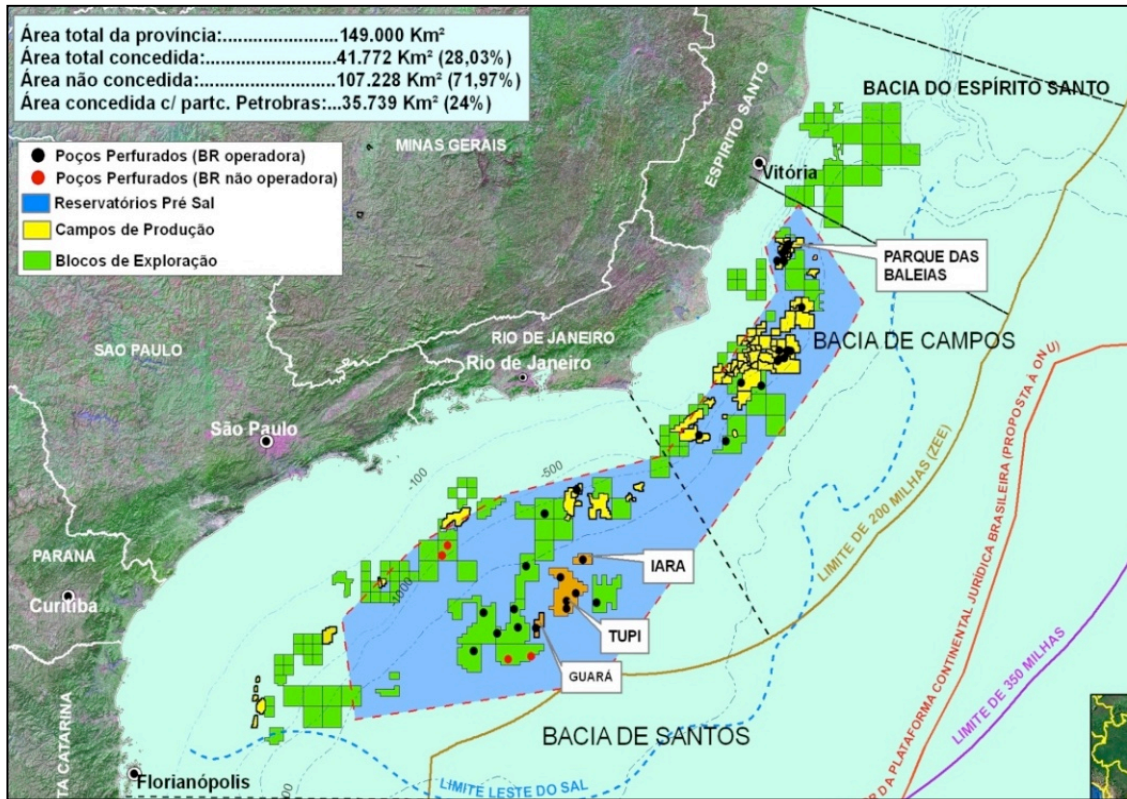


FIGURA 3 – Áreas de Produção de Petróleo e Gás Natural na “Amazônia Azul”

Fonte: MOURA NETO, Julio Soares de. A Política e a Estratégica da Marinha do Brasil. In: Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2014.

ANEXO C

Movimento Diário de Navios Mercantes (NM) no Comércio Exterior

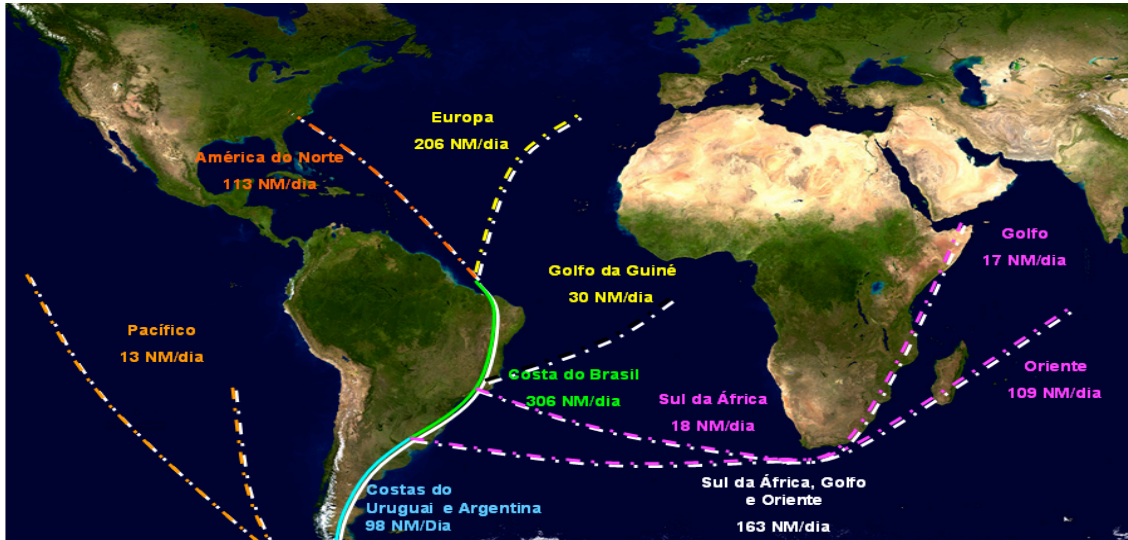


FIGURA 4 - Comércio Exterior – Transporte Marítimo

Fonte: MOURA NETO, Julio Soares de. A Política e a Estratégica da Marinha do Brasil. In: Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2014.

ANEXO D

“Triângulo do Ouro Negro”

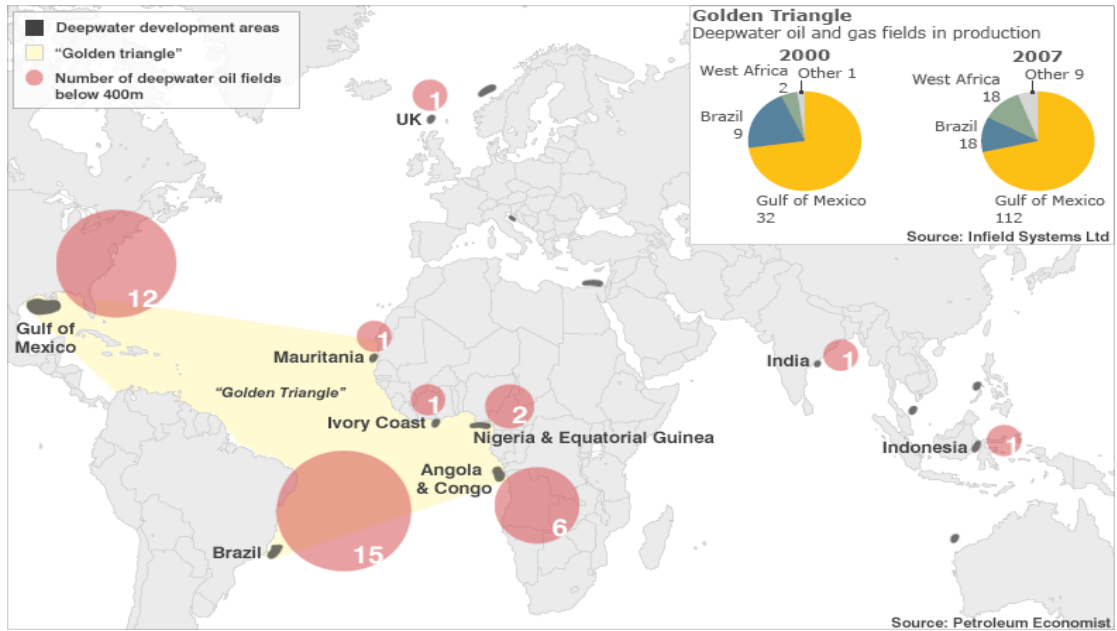


FIGURA 5 – “Triângulo do Ouro Negro”

Fonte: *Petroleum Economist*.

ANEXO E

Estatística de ocorrência de Pirataria e Roubo Armado contra Navios 2013/2014



FIGURA 6 - IMB (International Maritime Bureau) Piracy & Armed Robbery Map 2013

Fonte: ICC-CCS (International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services). Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2013>>.

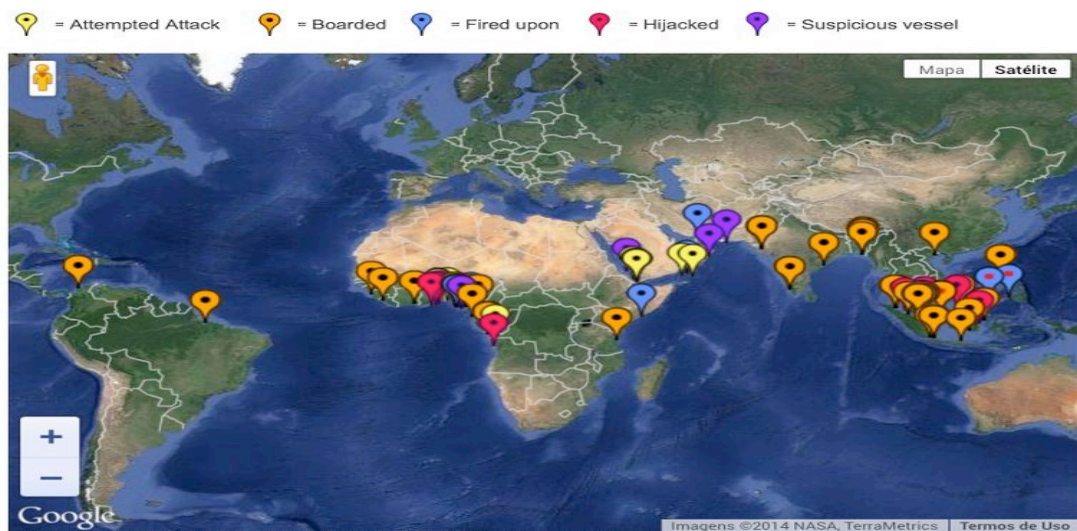


FIGURA 7 - IMB (International Maritime Bureau) Piracy & Armed Robbery Map 2014

Fonte: ICC-CCS (International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services). Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>.

ANEXO F

Zonas de Risco de Pirataria no Golfo da Nova Guiné

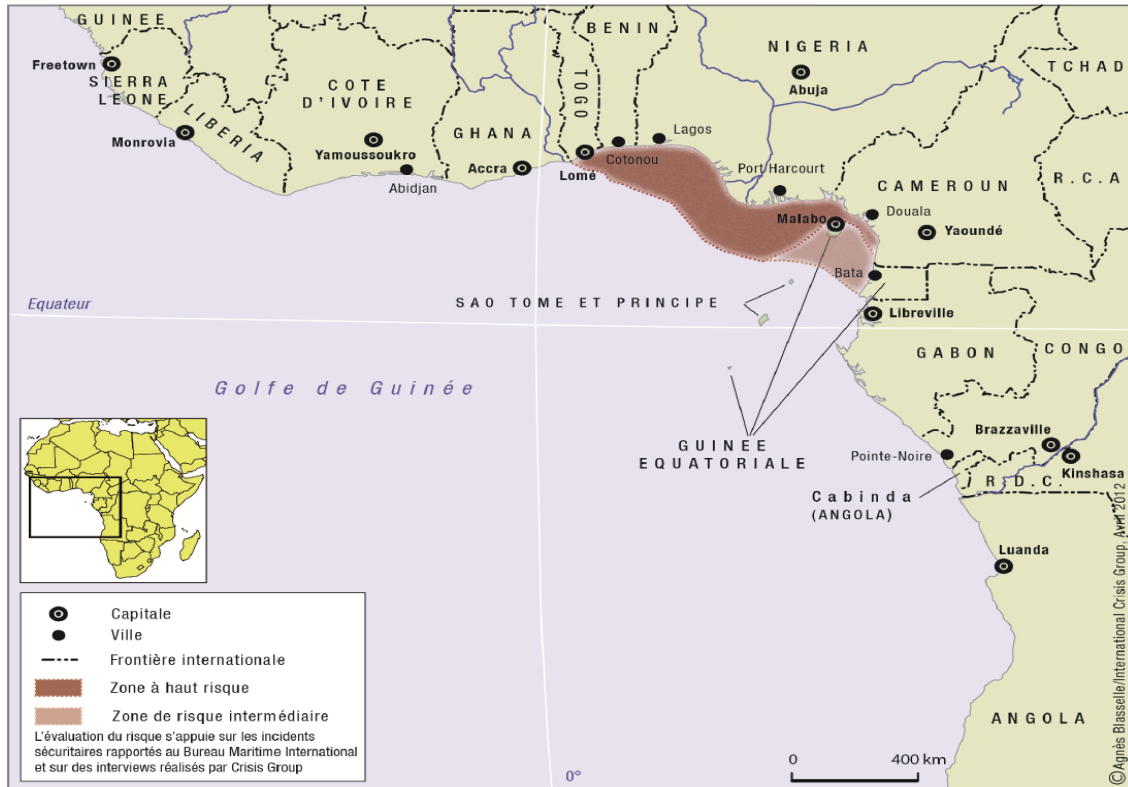


FIGURA 8 - The Gulf of Guinea: the new danger zone

Fonte: International Crisis Group. Disponível em: <<http://www.crisisgroup.org/~//media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf>>.

ANEXO G

O Entorno Estratégico do Brasil

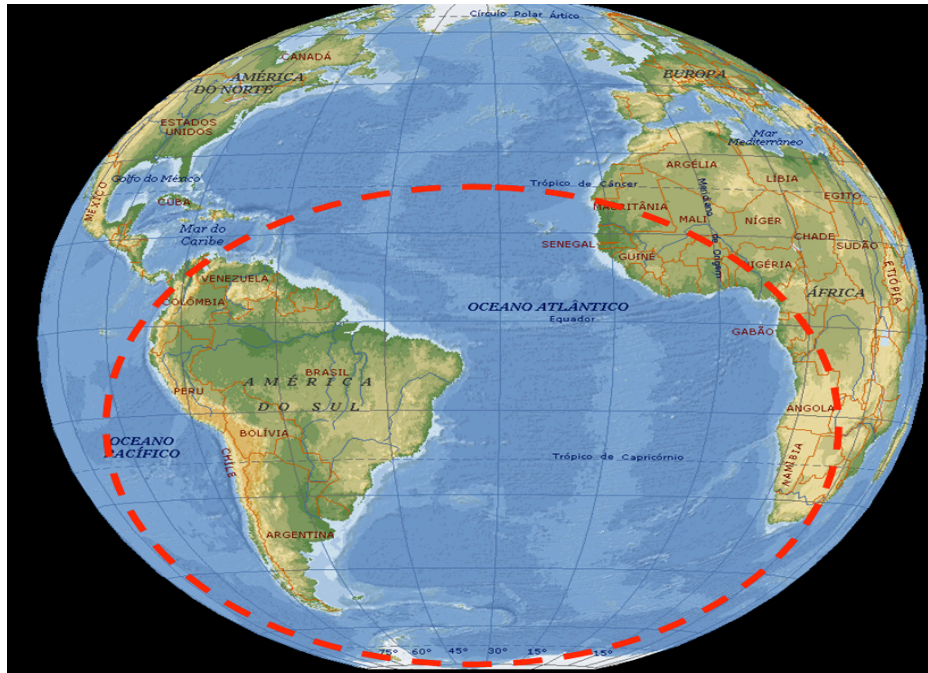


FIGURA 9 – O Entorno Estratégico do Brasil

Fonte: ROCHA, Flávio Augusto Viana. A Marinha do Brasil e o Atlântico Sul. In: SEMINÁRIO O PAPEL DA MARINHA NO ATLÂNTICO SUL, Rio de Janeiro, RJ.

ANEXO H

Emprego do *Royal Marine Boarding Team* no Combate à Pirataria

FIGURA 10 – Royal Marine Boarding Team

Fonte: United Kingdom - Ministry of Defense. A Global Force 2010/11.



FIGURA 11 – Security at sea

Fonte: United Kingdom - Ministry of Defense. A Global Force 2010/11.



FIGURA 12 – Countering illegal acts at sea

Fonte: United Kingdom - Ministry of Defense. A Global Force 2010/11.

ANEXO I

Curso Especial de Patrulha Naval (C-Esp-PATNAV)

NOMENCLATURA:		SIGLA:	
CURSO ESPECIAL DE PATRULHA NAVAL		C-ESP-PATNAV	
LOCAL DE REALIZAÇÃO:		Nº DE ALUNOS:	
CAAML - Sede		MÁX: 20	MÍN: 10
DURAÇÃO:			
SEMANAS: 03	HORAS SEM.: 35	CARGA HORÁRIA: 84	DIAS ÚTEIS: 12
CLASSIFICAÇÃO: RESERVADO			
REQUISITOS:	FACILIDADES:	UNIFORMES:	
- Ter sido avaliado como apto no Teste de Aptidão Física (TAF) específico previsto no artigo 3.10 do CAAML-1142 - GRUPO DE VISITA E INSPEÇÃO E GUARNIÇÃO DE PRESA; e - Ter credencial de segurança com grau de sigilo RESERVADO.	<ul style="list-style-type: none"> • Rancho na BNRJ; • Alojamento deve ser solicitado diretamente à BNRJ; e • Serviço médico e Odontológico de Urgência (PAMESQ). 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.5; • 6.4; • Macacão Operativo completo (bolacha indicativa da OM e Boné de viagem); e • Bota de viagem. 	
OBJETIVO GERAL DO CURSO:			
Preparar Oficiais e Praças que compõem as tripulações dos navios da Marinha do Brasil (MB) para atuarem como integrantes do Grupo de Visita e Inspeção/ Guarnição de Presa (GVI/GP) em atividades de Patrulha Naval (PATNAV) nas águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental brasileira e no alto mar.			
DISCIPLINAS:			
1 – REGRAS DE ENGAJAMENTO (RE) - 04 horas; 2 – GRUPO DE VISITA E INSPEÇÃO E GUARNIÇÃO DE PRESA (GVI/GP) – 12 horas; 3 – EMBASAMENTO LEGAL DA PATRULHA NAVAL – 09 horas; 4 – APOIO MÚTUO – 07 horas; 5 – DEFESA PESSOAL – 26 horas; 6 – LIDERANÇA – 04 horas; e 7 – ATIVIDADES ILÍCITAS POR VIA MARÍTIMA – 08 horas.			
ATIVIDADES EXTRACLASSE:			
<p>a) Visita às instalações da Polícia Federal, onde os militares assistirão a palestras sobre identificação de substâncias entorpecentes, técnicas utilizadas por contrabandistas para acondicionar substâncias e materiais ilícitos e procedimentos para evitar descaracterização de áreas para fins periciais;</p> <p>b) Apresentação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) ou do Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA), a fim de propiciar aos militares os conhecimentos</p>			

FIGURA 13 – Curso Especial de Patrulha Naval (C-Esp-PATNAV)

Fonte: Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML).